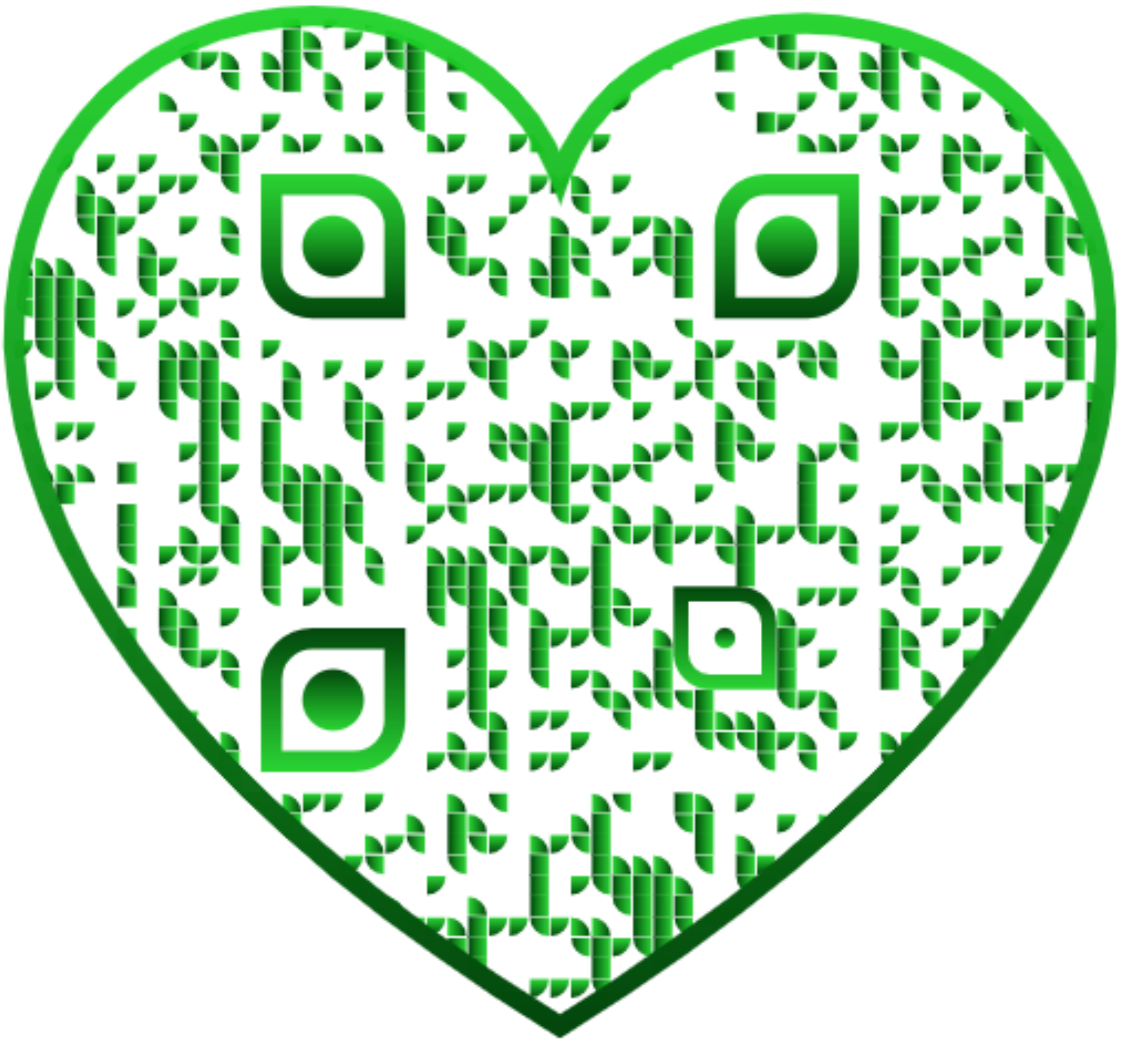
Ghyslain Wattrelos
avec Gaëlle Legenne

Vol MH370
Une vie détournée

RÉCIT

Disparition du Boeing 777 de la Malaysia Airlines : un père en quête de vérité

Flammarion



Ghyslain Wattrelos

avec Gaëlle Legenne

Vol MH370
Une vie détournée

RÉCIT

Ghyslain Wattrelos
Avec Gaëlle Legenne

Vol MH370
Une vie détournée

Flammarion

Ghyslain Wattrelos
Avec Gaëlle Legenne

Vol MH370
Une vie détournée

Flammarion

Ouvrage publié sous la direction de Véronique de Bure

© Flammarion, 2018.

ISBN Epub : 9782081425408
ISBN PDF Web : 9782081425415
Le livre a été imprimé sous les références :
ISBN : 9782081422230

Ouvrage composé par IGS-CP et converti par Pixellence (59100 Roubaix)

Présentation de l'éditeur

Le 8 mars 2014, Ghyslain Wattrelos a perdu Laurence, sa femme, Ambre et Hadrien, leurs enfants de 13 et 17 ans, dans la disparition du vol MH370 de la Malaysia Airlines. Que s’est-il passé cette nuit-là à bord du Boeing 777 ? Aujourd’hui, un grand nombre de questions demeurent. Comment un avion avec 239 personnes à bord a-t-il pu se volatiliser ?
Pas de zone de crash, pas de corps. Confronté à un deuil impossible, pris dans les fils d’une enquête remplie de zones grises, Ghyslain consacre chacune de ses journées à la recherche de la vérité, n’hésitant pas à prendre des risques, pointant du doigt les incohérences, les mensonges et les silences. Avec une conviction : des gens savent.
Dans un récit bouleversant mêlant l’enquête et l’intime, Ghyslain Wattrelos livre ses interrogations, ses doutes, sa colère, mais aussi la douleur d’un père qui doit la vérité au seul enfant qu’il lui reste.

Ghyslain Wattrelos est ingénieur des Mines. Vice-président du groupe Lafarge, il a quitté son poste début 2017. Il a vécu de nombreuses années à l’étranger, dont six ans en Chine.

Gaëlle Legenne est journaliste. Après sept années passées à la Matinale de Canal+ elle a rejoint le service info de l’hebdomadaire Paris Match.

Vol MH370
Une vie détournée

À ma femme Laurence
À nos trois enfants, Alexandre, Hadrien, Ambre

Paris, juin 2017

J’ai compilé des centaines de documents, passé la nuit à imprimer, trier par date. J’ai même utilisé des pochettes de couleur. Je suis fier de moi. À l’intérieur de ma sacoche, il y a des lettres de la Malaysia Airlines, celles que nous avions adressées au président de la République François Hollande, au pape François, à Barack Obama, des réponses du Quai d’Orsay, quelques récents mails, une dizaine de théories, et aussi plusieurs détails de l’enquête que je garde consciencieusement notés dans un coin de ma tête. Et puis des noms. Un paquet de noms. Les coordonnées de mes avocats. Les noms des victimes, mais aussi de ceux qui gravitent depuis presque quatre ans autour de cette histoire, avec ou sans raison apparente.

Il fait chaud. La canicule touche la région parisienne. J’évite d’ouvrir les portes de la maison pour ne pas laisser plus de chaleur rentrer. Je reste dans mon petit bureau, concentré. Le Quai d’Orsay m’a permis d’obtenir un nouveau rendez-vous à la Direction générale de la Sécurité extérieure, boulevard Mortier dans le XX^{e} arrondissement de Paris, le célèbre Bureau des légendes. Je m’apprête à m’y rendre.

Ma dernière rencontre avec ces agents remonte au 9 octobre 2015.

Elle m’avait été accordée à la faveur d’une entrevue en septembre 2015 avec François Hollande.

Une entrevue quelque peu étrange à l’Élysée, qui avait duré près d’une heure. Le temps de rentrer dans les détails et d’exprimer nos sentiments. Je me tenais assis, là, devant François Hollande. Il semblait attentif, embêté, désolé. Je me retenais de le bombarder de questions, tandis qu’il m’assurait ne rien savoir. J’ai finalement insisté, faisant légèrement fi, un court instant, du protocole. Rien qu’un peu.

— Mais, monsieur le président, vous ne savez rien ? Je ne vous crois pas, lui avais-je alors dit.

— Monsieur Wattrelos, je vous assure que je ne sais rien. Mes services secrets me disent aussi qu'ils ne savent rien sur ce vol MH370. C'est en tout cas ce qu'ils m'affirment. Mais me disent-ils toujours tout ? Vous n'avez qu'à les rencontrer et le leur demander. Je vais vous organiser un rendez-vous.

Dans ce sublime salon de l'Élysée donnant directement sur le jardin, j'écoutais le président de la République. Il était pondéré, tellement serein.

Je l'étais un peu moins. J'essayais de respirer calmement afin de dissimuler mon malaise. J'avais bien d'autres messages à lui faire passer, ce n'était pas le moment de craquer.

Je lui ai parlé du rapport d'expertise auquel je n'avais toujours pas eu accès. Ce rapport, c'était celui du BEA, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile, cet organisme français qui dépend du ministère des Transports.

Silence.

Comme étonné, le président a délicatement tourné sa tête vers le directeur du BEA présent dans la salle.

— Mais enfin… allons, monsieur ! On doit pouvoir s'arranger non ?

Imperturbable et droit comme un piquet, le directeur lui a répondu :

— J'ai des règles précises. Nous suivons les règles de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Monsieur le président, je ne peux pas lui donner ce à quoi j'ai accès.

Fin de la discussion.

Comme annoncé, un rendez-vous avec les services de renseignement a effectivement été organisé un mois plus tard, en octobre 2015. En arrivant, j'avais très peu d'éléments et beaucoup de doutes. Je suis reparti avec encore moins d'éléments et un peu plus de doutes. François Hollande avait raison, ce type n'était au courant de rien. Le patron des services français me regardait droit dans les yeux, imperturbable : il ne savait rien ! Même pas une petite miette. Rien.

— Monsieur Wattrelos, à l'heure d'Internet tout se sait. Des États ne peuvent pas s'entendre entre eux pour cacher quelque chose. Cela n'est pas possible ! me disait-il.

J'aurais aimé lui demander d'avoir la gentillesse de ne pas me prendre pour un imbécile. J'étais plongé dans un monde noir et le patron des services secrets français était en train de m'expliquer que le monde était

rose. Il ne m'était d'aucune utilité. Mais je suis bien élevé, je l'ai écouté parler et démonter toutes mes hypothèses. Une par une.

Cet automne 2015, j'allais de réunion en réunion. Toutes plus frustrantes les unes que les autres. Après l'Élysée et la DGSE, je me rendais au Bourget. Là-bas, des équipes m'expliquaient volontiers le mode opératoire lors de catastrophes aériennes. Ensuite, lorsque j'évoquais le MH370, je me heurtais aux mêmes mots : « Concernant votre dossier, on ne sait rien, on ne comprend pas non plus. »

Avec eux, je m'étais finalement habitué aux fins de non-recevoir. Même si, chaque fois, j'espérais repartir avec un rapport sur ce qu'ils avaient vu ou entendu lorsqu'ils s'étaient rendus en Malaisie, quelques jours après la disparition de l'avion.

Ça n'est jamais arrivé.

Deux ans plus tard, en juin 2017, sous cette furieuse canicule parisienne, mes dossiers sous le bras, je suis donc tout particulièrement préparé et déterminé à honorer ce nouveau rendez-vous à la Direction générale de la sécurité extérieure, et à leur présenter tous les éléments dont je dispose. J'ai consciencieusement noté les incohérences de cette affaire.

C'est le numéro deux du Bureau qui me reçoit. Un général aguerri, patron de la DGSE par intérim. Un type franchement sympa, plutôt ouvert. Sont également présents un juriste et une jeune femme qui suit le dossier depuis le début.

Ils m'écoutent. Le général me répond, à la fois dubitatif et un peu préoccupé.

— Avec ce que vous me racontez, il y a effectivement un souci. On a de bons rapports avec les Anglais et les Australiens. On doit quand même pouvoir faire quelque chose. Mais vous savez bien qu'on ne peut rien faire sans l'accord d'un juge français.

Assis en face de lui, je le laisse parler. Je connais ce genre de discours m'expliquant que « tout sera mis en œuvre de la part de la France » pour faire la lumière sur la disparition du MH370. Comme celui m'assurant que « tout cela est un malheureux concours de circonstances » et « le résultat d'une cacophonie invraisemblable ». Et que la vérité sera dévoilée « en temps voulu ». « Nous partageons avec vous l'incompréhension face à l'absence de résultats probants dans la localisation de l'avion et de ses passagers. Nous comprenons votre sentiment de révolte et de détresse. »

Cette dernière phrase, je l'ai lue et entendue des centaines de fois. J'ai appris à l'encaisser.

Le bureau du boulevard Mortier est bien trop climatisé. J'ai froid. Je vais repartir avec ma sacoche sous le bras. Je me ravise, je reste, ne serait-ce que pour scruter encore un peu mon étrange interlocuteur. Chacun de ses mots et réactions passe au scanner de mon cerveau. Le général est sincèrement ennuyé, il me regarde avec empathie. Mais surtout, il semble avoir des doutes.

Doucement, je repose ma sacoche sur le fauteuil, il y a quand même une dernière chose que j'ai envie de lui dire.

— Mon général, ce sont les hommes du FBI, donc les Américains, qui arrivent les premiers à Kuala Lumpur. Ils se jettent sur le simulateur de vol du pilote et le récupèrent. Puis ce sont les Anglais qui définissent la zone de recherche de l'avion grâce à des données satellite. Enfin, ce sont les Australiens qui prennent en main les opérations de recherche. Et depuis, aucune réponse ? On parle d'un simple vol de routine Kuala Lumpur-Pékin effectué par la Malaysia Airlines !

— En effet, vous avez raison, on est en plein dans les Five Eyes, là…

Le général fait référence à l'alliance des services de renseignement de plusieurs pays anglo-saxons. Une alliance connue mais quelque peu obscure entre l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis. L'opacité de cette alliance avait été dénoncée en 2013 par l'ancien consultant de la NSA, Edward Snowden. Des documents classifiés avaient été divulgués, prouvant un espionnage de masse au mépris des lois des pays.

J'essaie de fixer son regard. Il semble perplexe, peut-être même un peu inquiet.

Je le sens sincère.

M'a-t-il entendu ? Est-ce une stratégie ? Pourquoi le ton de ce second rendez-vous est-il si différent de celui du premier ?

Je repars un peu perdu.

Trois ans plus tôt
Pékin, 8 mars 2014, 16 heures

— Monsieur, veuillez nous suivre, il est arrivé quelque chose.

Sa voix est calme, empreinte d'une étrange et douce sonorité, de celles que le personnel navigant utilise pour tranquilliser les clients agités. Je ne suis pourtant pas très remuant. Je viens de passer plus de dix heures dans un avion d'Air France reliant Paris à Pékin, je suis encore complètement engourdi.

Le vol du vendredi soir est bien connu des hommes d'affaires. Les horaires savamment étudiés par la compagnie permettent, après avoir décollé de Paris, d'être propulsé en plein cœur de la capitale de la République populaire de Chine en dix heures et cinq minutes, lorsque le ciel est dégagé.

Ainsi, j'ai pu décoller de l'aéroport Charles-de-Gaulle à 23 h 25 sans même empiéter sur les contraintes du vendredi que m'imposent en France mes nouvelles fonctions de cadre chez Lafarge. Dans l'avion je pense à ma femme et mes enfants que je vais pouvoir retrouver dès le samedi après-midi. De leur côté, après une semaine de vacances au Club Med de Cherating Beach en Malaisie, ils sont sur le chemin du retour. Ils doivent arriver à Pékin avant moi, vers 6 heures du matin. Je les imagine harassés, après l'attente nocturne dans la salle d'embarquement rénovée de Kuala Lumpur où il n'y a jamais assez de places assises pour tous les passagers. Et sans doute désormais compressés dans leur siège sur un de ces moyen-courriers qui offrent le service minimum. Un vol d'un peu plus de six heures avec appuie-tête mal foutus, tablettes et bouquins pour s'occuper.

Dix mille kilomètres nous séparaient. Bientôt, nous allons pouvoir nous reposer, enfin ensemble. Après plusieurs jours dans mes nouveaux bureaux parisiens, j'ai une folle envie de les revoir, de prendre soin d'eux. Confortablement installé en business class, j'ai ajusté dix heures plus tôt

mon fauteuil, en savourant l’idée d’avoir le temps de penser à cette semaine de vacances en famille.

Rien ne pouvait m’arriver.

Les longs vols de nuit me procurent une sorte d’état second. Lorsque je suis coupé des technologies et donc du monde, la réalité semble se dissiper. Je dors toujours mieux dans un avion. Si certains tourments persistent, il y a comme une promesse, forcément fallacieuse, qui m’invite à croire qu’ils auront disparu à l’atterrissage. Peu de choses me tourmentent. Mon grand fils Alexandre vient d’avoir dix-neuf ans. Il est à Paris pour ses études, à l’école Polytechnique. J’ai hâte de retrouver mes deux plus jeunes enfants, Ambre et Hadrien. Je repense aux lacs de Pékin, à nos randonnées sur la Grande Muraille de Chine, à Laurence, à nos trente ans de mariage qui approchent, aux pique-niques, aux espièglerie d’Hadrien, aux fous rires et aux câlins d’Ambre, ma « toute petite » fille. Même le smog grisâtre habituel que je devine à travers le hublot au moment de l’atterrissage n’arrive pas à me troubler.

Avant de déménager pour la France en juin prochain, et quitter définitivement la Chine où nous avons vécu six années de bonheur, je ne pense qu’à cela : cette semaine de vacances avec Laurence, Ambre et Hadrien.

Je ne me souviens pas de son visage. Je me souviens de son costume bleu marine et de sa voix suave de maîtresse d’école. Ça m’agace.

— Monsieur ? Veuillez nous suivre, s’il vous plaît, venez.

— D’accord, je dois suivre qui ? Je dois aller où ?

Sentir mon cœur battre un peu trop fort est un symptôme que je connais mal. Je n’aime pas ça.

Un peu plus tôt, dans cette cabine d’avion enveloppante, alors que l’appareil venait de se poser sur le tarmac, j’avais rallumé mon téléphone portable.

« Ghyslain, j’ai appris la nouvelle, appelle-moi quand tu veux. »

Un SMS. Un seul. Celui d’un ami du comité exécutif de Lafarge. Et maintenant, cette hôtesse qui m’invite à la suivre. J’attrape mon sac à dos, je m’efforce de rester pragmatique. Je relis le SMS. J’analyse les mots *j’ai appris la nouvelle*. Il s’est donc passé quelque chose, quelque chose de nouveau.

Quelque chose de grave.

Je me presse. Un passager me ralentit dans l'allée. Je suis nerveux, je dois sortir de ce foutu avion.

J'avance, flanqué de cette hôtesse au sol qui se presse devant moi en me faisant signe avec la main de la suivre.

— Madame, s'il vous plaît ? Qu'est-ce qui se passe ? Ça concerne ma femme, mes enfants ?

Elle ne me répond pas, s'exprime en chinois et feint de ne pas comprendre l'anglais. Je n'insiste pas. Je me tais. Ce n'est pas si évident de se taire dans un moment comme celui-ci. Il me faut prendre sur moi, ravaler mes questions. Ne pas flancher, tenir le cap, continuer d'être poli. J'ai envie de crier : « Bon Dieu, qu'est-ce qui se passe ? »

Au lieu de ça, je me dis : « OK, tais-toi. Cette dame n'en sait pas beaucoup plus que toi. »

Je la suis dans cet immense aéroport de Pékin, le long de ces allées qui n'en finissent plus. J'essaie de me rassurer. Ils étaient entre de bonnes mains dans un pays plutôt tranquille, ils ont pris une bonne compagnie aérienne. Peut-être ont-ils cherché à me joindre à la suite d'un incident ? Ils sont forcément encore en Malaisie. J'étais dans l'avion, ils ne pouvaient pas me joindre, peut-être ont-ils appelé Lafarge à Paris pour les prévenir ?

Ça doit être ça.

Je respire. Je regarde de nouveau mon téléphone, pas d'autre message. Mon large sac à dos me fait mal à l'épaule. J'essaie de l'ajuster en faisant pivoter mon cou de gauche à droite. Je savais en partant que ce sac à dos était bien trop lourd. Dans mon sac cabine, je prends toujours du chocolat. Beaucoup trop de boîtes de chocolats. J'y ajoute tout un tas de magazines pour Laurence, Hadrien et Ambre. Des magazines qu'on ne trouve pas facilement à Pékin. Mon sac à dos est rempli des derniers numéros de *ELLE*, de *Paris Match* et de *Gala*. Laurence aime feuilleter ces magazines, Ambre les dévore. J'ai aussi pris *L'Équipe* pour Hadrien.

Interminables couloirs.

Je me souviens de murs très blancs. Je suis à la fois parfaitement conscient et complètement désorienté. J'arrive dans une toute petite salle. Le consul de France est là, accompagné de Christian, un de mes amis, travaillant à l'ambassade.

Le consul s'approche de moi.

— Ghyslain, il est arrivé quelque chose à ta famille. Leur avion s'est abîmé en mer.

Mon ami me serre dans ses bras.

Une lame de fond s'empare de mon estomac. À vrai dire, je ne sais pas si c'est une lame de fond ou juste un coup de poignard bien sec. Mais quelque chose s'empare de moi.

Ma gorge est nouée. Le consul continue de me parler. Je ne l'entends plus, ses paroles sont comme brouillées.

J'ai compris l'essentiel. J'aimerais tellement que le monde s'arrête, juste un instant.

Je tourne le dos. Je n'arrive plus à les regarder.

Le MH370 a disparu.

Laurence, Hadrien et Ambre ont disparu.

Je vacille. Je m'assieds sur une chaise noire de bureau, je reste muet, interdit. Les mains sur les accoudoirs, je fais doucement tournicoter les petites roues.

Cet endroit est moche. Il y a des ordinateurs qui semblent débarquer tout droit des années 80. Les écrans sont gros, beiges, épais. J'observe ces vieilles machines. J'ai envie de les empoigner et de les jeter une à une contre le mur.

Je tourne le dos. Mon cerveau a besoin de s'organiser. J'ai toujours été quelqu'un de pragmatique. Comment vivre sans eux ? Comment faire face ? Que vais-je devenir ? Mon fils, pourquoi Alexandre doit-il subir cela ? Comment va-t-il réagir ? Comment le lui annoncer ? Je n'ai aucune réponse à toutes ces questions. Dans ma tête, je fais une *check-list* temporaire. Une espèce de « *to do list* » imaginée à toute vitesse. Je vais peut-être m'écrouler, demain ou plus tard. Avant, je dois absolument faire ma liste mentale, j'en ai besoin. Juste quelques secondes. Je suis incapable de réagir à ce qu'ils viennent de m'annoncer.

Je leur demande simplement s'il y a de l'espoir.

C'est ma première question.

Ils ne savent pas.

Je comprends qu'ils ne savent rien.

Ce 8 mars 2014, le vol MH370 de la compagnie Malaysia Airlines n'est pas arrivé à destination. Je l'ai moi-même pris des dizaines de fois, ce vol, pour aller voir mon chef, patron de l'Asie à Kuala Lumpur. Un vol international régulier, utilisé chaque jour par des centaines de personnes. Ce 8 mars, après avoir décollé de Kuala Lumpur en Malaisie, le Boeing 777-

200ER était attendu à Pékin à 6 h 30 du matin. Deux cent trente-neuf personnes étaient à bord. Laurence, ma femme, Hadrien et Ambre, deux de mes trois enfants, étaient dans cet avion.

Lorsqu'un avion disparaît, une gigantesque panoplie de procédures se met en place. Sur le plan international, la situation fait l'objet de règles juridiques extrêmement précises issues d'une convention signée à Chicago en 1944. La signature de cet accord a instauré l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'OACI, régie par les Nations unies. Lorsqu'un incident arrive, une multitude de données sont censées être récoltées, archivées, analysées. Un certain nombre de pays prêtent main-forte et des centaines d'experts et enquêteurs sont dépêchés sur place. Je me rappelle vaguement avoir entendu parler de ces dispositions évoquées dans quelques articles après la disparition du vol Rio-Paris en juin 2009. On parlait alors d'un avion qui s'était probablement « abîmé » en mer. Je n'ai jamais vraiment compris pourquoi les officiels et les médias emploient ce verbe, « abîmer ». Il est si doux, ce mot. Lorsqu'une chose est « abîmée », elle est encore utilisable, non ? Il faut simplement la réparer, la restaurer, recoudre une poche, fixer un joint, étaler un peu de baume cicatrisant. Une simple opération de sauvetage et le tour est joué. « Les opérations de recherche en mer se mettent en place », lit-on alors sur les bandeaux des chaînes info.

Les accidents d'avion fascinent. Sans doute parce qu'il est régulièrement répété que ce moyen de transport reste le plus sûr au monde. Un moyen sur lequel nous n'avons, en tant que simples utilisateurs, aucune espèce de contrôle. Seule la confiance permet de rester serein. Lorsqu'un imprévu survient, on assiste au catalogue des « précédents ». Une sorte d'inventaire de tous les petits ou gros avions de ligne qui se sont « abîmés » dans l'histoire moderne, quand bien même il n'y a parfois aucune comparaison possible entre les situations. Lors d'une disparition d'avion, le collectif éprouve le besoin irrépressible de s'exprimer. Les médias sollicitent un tas d'experts. Parmi eux, certains sont bien renseignés – il y en a –, ceux-là se comptent sur les doigts d'une main. Les autres ne font que participer à la grande séance de psychanalyse collective, retransmise en direct, supposée rassurer les traumatisés de l'altitude. On rappelle les circonstances du crash du vol Rio-Paris. On parle de décrochage, de boîtes noires qui émettent pendant trente jours, de possibles erreurs humaines. En 2014, un accident a forcément une explication logique. On revient aussi sur le crash de la compagnie Air Inter, en 1992, plus connue sous le nom de « catastrophe du

mont Saint-Odile ». Neuf personnes avaient survécu. Parce que s'il y a des rescapés, c'est quand même mieux. Il y a une forme de divertissement dans ces reportages. Une part de fantasme. L'humain adore ça. Chacun imagine la mission d'hélico, en pleine opération de recherche, repérant un canot pneumatique orange, rempli de survivants levant leurs bras comme pour remercier le ciel. Alors, les télévisions du monde entier crient au miracle.

Et, d'un seul coup, le monde va mieux.

Lorsqu'un avion disparaît, la sémantique a sa petite importance. Tant pour les officiels que pour les médias, il s'agit également de ne pas commettre de « boulette ». De permettre d'y croire encore, le plus longtemps possible, afin de ne pas perturber les spectateurs impuissants. Dans ces circonstances, il y a des règles induites, des traditions immuables. Comme, par exemple, celle qui consiste à ne pas annoncer trop vite que les deux cent trente-neuf personnes à bord de l'avion ne se sont pas juste contentées de disparaître pour réapparaître un jour prochain, mais qu'elles sont aussi probablement, à l'heure qu'il est, mortes à cause d'une série d'événements parfaitement rationnels.

En attendant, pour la plupart des commentateurs, le mot « mystère » reste plus adéquat. Au mieux, on émet des suppositions.

Sur les panneaux d'affichage des arrivées, dans la colonne « Remarques » du MH370 en provenance de Kuala Lumpur, il est écrit « *Delayed* », en français « Retardé ». J'ai souvent repensé à ce mot. Parce que le MH370 dans lequel étaient ma femme et mes enfants n'a jamais été retardé. Le vol de routine est parti quasiment à l'heure. Quelques minutes de retard à peine. Attendu à 6 h 30 du matin à Pékin, il est parti de Kuala Lumpur à 0 h 41 exactement.

« *Delayed* ». C'est étonnant comme dès les premières heures, il est facile de gagner du temps auprès des familles de passagers avec ces tout petits détails sémantiques. Tandis que ces mots nous paraissent inoffensifs, ils s'immiscent sournoisement dans les cerveaux. Ils contaminent tous ceux qui ne savent pas.

Ils les contaminent d'espoir.

Oui, j'ai souvent repensé à ce mot. Parce que j'ai l'intime conviction que, le 8 mars 2014, le monde s'est d'un coup divisé en deux. D'un côté, ceux qui ne savent pas, et, de l'autre, ceux qui savent.

Ce soir-là, « ceux qui savent » regardaient sans doute au même moment que moi les chaînes info tourner en boucle. Laissant le monde entier

s’interroger. Ensuite, peut-être ont-ils embrassé leurs enfants en leur souhaitant bonne nuit, avant de se détendre autour d’un bon dîner. Puis ils sont allés se coucher. Ce 8 mars 2014, ils se sont endormis en sachant que le Boeing 777 de la Malaysia Airlines n’était en rien retardé.

— Ghyslain, il y a un endroit dans un hôtel, près de l’aéroport, le Lido, à Pékin, où nous devons nous rendre. C’est là que les familles sont rassemblées depuis 9 heures ce matin. Allons-y. C’est bien que tu y ailles toi aussi, non… ? Ghyslain ? Tu veux qu’on y aille ? C’est comme tu veux… Ça va ?

Le consul de France et Christian m’expliquent des choses que je comprends très bien, mais auxquelles je ne réponds qu’à moitié. Comme si une partie de mon cerveau refusait d’entendre ce que l’autre saisissait parfaitement.

Leurs paroles résonnent vraiment fort dans cette salle de l’aéroport, elles me parviennent en sourdine, comme étouffées. Cet endroit me file la nausée. J’ai besoin d’air. Il est déjà plus de 5 heures de l’après-midi. Je veux sortir de cette pièce, vite.

— Oui, oui, allons-y dans cet hôtel ! Allons-y tout de suite ! Je dois passer par où ? Je dois faire quoi ?

Bien sûr que je veux qu’on y aille. Bien sûr que je suis d’accord. D’accord pour tout. Surtout, je veux rejoindre le collectif, voir les officiels, les responsables, poser mes questions, obtenir des réponses. Cela fait trois quarts d’heure que je me trouve dans cette pièce exiguë de l’aéroport. Seul quand bien même avec ces deux personnes bienveillantes, j’étouffe au milieu de ces vieux ordinateurs.

Dans la voiture qui me conduit à l’hôtel, tenir mon portable fermement, relire le dernier message de Laurence lors de l’embarquement à Kuala Lumpur. Un dernier SMS :

« Tout va bien, nous rentrons. »

Porter la main à mon ventre, à mon cœur ensuite. L’impression que mes organes fonctionnent beaucoup trop vite. Et Alexandre. Alexandre que j’ai laissé à Paris. Je ne pense qu’à lui. L’appeler ? Je ne veux pas l’inquiéter, pas tout de suite. Rien de tout cela ne peut être réel.

L’entrée de l’hôtel est bondée. Déjà, un essaim de journalistes, des flashs, des micros. Je baisse la tête, j’avance. Un reporter m’empoigne le bras. Il me tire pour m’entraîner à l’écart. Il s’accroche bien trop fort, je manque de tomber. Il brandit un micro sous mon nez. Je lui échappe. Il faut se frayer un chemin dans l’escalier, garder la tête baissée pour ne pas être filmé. Je suis le seul Français, les médias réclament mon témoignage. Mais je ne veux pas. Parce que je ne peux pas ! On m’attrape de nouveau, je refuse poliment. Bientôt, je me retrouve coincé au milieu de cette foule, je ne peux plus avancer. Je panique. Posté un peu plus en amont, le consul comprend, il me rejoint, m’agrippe fermement, m’ouvre le passage.

La salle de conférences est au premier étage. Elle a été aménagée dans l’urgence pour les familles des passagers du vol MH370. La pièce est bondée. Des gens hurlent, d’autres pleurent. Au fond, il y a un grand tableau. Un employé de la Malaysia Airlines s’approche de moi. Je me souviens de sa chemise d’un blanc éclatant, impeccablement bien repassée.

— Monsieur, inscrivez les noms des membres de votre famille qui étaient dans l’avion. Mettez également votre numéro de téléphone, merci.

J’écris leur nom et leur âge avec soin. Laurence Wattrelos, cinquante-deux ans ; Hadrien Wattrelos, dix-sept ans ; Ambre Wattrelos, treize ans. Je note le tout avec un petit stylo dégoté en marge du tableau. J’inscris mon adresse mail, mon numéro de téléphone. Je suis scrupuleusement la procédure. J’ai envie de suivre toutes les procédures, pourvu qu’elles me rendent ma famille.

Je me retourne pour demander à ce type si j’ai noté correctement les informations sur ce grand tableau. Peut-être ai-je encore autre chose à faire ? J’aurais aussi une ou deux questions à poser, si cela est possible…

Le type n’est plus là. Je ne le reverrai plus jamais.

Derrière moi, des femmes sont en larmes, elles crient. Pourquoi ces cris, à quoi ça sert ? Je regarde autour de moi, les gens effondrés, les officiels, le grand tableau. Qu’est-ce que je fous là ? Je veux rentrer chez moi.

À cet instant, la seule personne que je voudrais voir et serrer dans mes bras, c’est Alexandre.

8 mars 2014, 17 h 30

Je viens de fuir les hurlements de la salle du Lido de Pékin. Je n'en mène pas plus large en arrivant devant l'immense maison du compound que nous habitons depuis six ans. Un endroit résidentiel construit pour les familles d'expatriés. Un de ces quartiers « hyper-sécurisés » et quelque peu aseptisés que l'on retrouve dans plusieurs capitales à l'étranger, avec gardiens, terrains de sport et supermarchés remplis de produits occidentaux plantés au milieu des vastes villas. Les enfants peuvent y évoluer en toute liberté. Tout cela n'est d'ailleurs pas bien nécessaire dans une ville comme Pékin, qui est bien plus sûre que Paris, mais c'est rassurant quand on s'installe en famille dans un pays inconnu.

Des amis de la résidence m'attendent devant la porte, ils doivent être là depuis bien longtemps. En sortant de la voiture, j'ai envie de rester muet, tandis que leur présence me touche. J'arrive à les remercier. Je leur demande de me laisser seul.

Je m'apercevrai plus tard qu'ils ont déposé des paniers-repas devant la porte.

Avant-hier, Laurence, Hadrien et Ambre étaient encore là. Nous nous parlions par Skype. Un peu plus tôt, le 11 février, dans cette même maison, nous fêtions tous ensemble l'anniversaire d'Hadrien. C'est la dernière fois que je les ai vus. Il y a cette fête de départ que nous devions donner le 7 juin prochain, avant notre déménagement pour la France. Je passe de chambre en chambre. Je relis nos agendas. C'est vide, le jour tombe. Tout me semble froid. Je ne sais pas où me mettre, je tourne en rond. Je pense à mon fils.

Alexandre. Mon fils, désormais unique. Il faut que je l'appelle. Je ne peux pas le laisser sans savoir. D'ailleurs, que sait-il ? Quoi lui dire ? Comment le lui dire ? Comment pourrais-je adoucir ce qui va lui tomber dessus ? Je m'assieds sur le canapé. Je serre mon téléphone portable. Je respire, je cherche la meilleure approche, les bons mots, je ne les trouve

pas. Sa maman, son frère et sa sœur ont disparu. Je ne trouve pas les mots, parce qu'ils n'existent pas. Il n'y a pas de « bons mots » pour annoncer l'indicible à son fils.

J'ai besoin de l'entendre. Je veux lui dire que je suis là, que je l'aime, qu'il n'est pas seul.

De toute ma vie de père et d'homme, jamais je n'ai eu une chose aussi terrible à faire. Je l'appelle.

— Papa, dis-moi qu'ils n'étaient pas dans cet avion ?

— Si, mon fils, ils y étaient…

J'entends un cri à l'autre bout du fil. Un cri perçant. C'est le cri de mon enfant.

Je veux le consoler, le bercer, le rassurer.

Je ne peux pas.

Ce cri, je l'entends encore.

Je suis inquiet. Alexandre ne doit pas rester seul. J'explose d'amour pour mon enfant qui se trouve à huit mille kilomètres de moi et qui vient d'apprendre la pire nouvelle qui soit, à Paris, seul. J'appelle mes parents. Je hurle dans le combiné :

— Ils ne sont plus là !

J'ai surtout besoin qu'ils s'occupent d'Alexandre.

Il est 19 heures, j'ai des dizaines de messages. Chacun de mes gestes me semble si lent. Mon corps est lourd. J'ai le vertige dans cette maison silencieuse. J'erre. Je revois Ambre au piano, Hadrien à la batterie, Alexandre à la guitare, Laurence toujours en mouvement. Le silence n'a jamais existé dans cette maison. À ce moment-là seulement, je sens que ma vie vient de basculer. Je ne sais pas encore tout à fait de quel côté. Je comprends simplement que ce côté m'est totalement étranger. En montant l'escalier qui mène à l'étage, j'énumère à voix haute les noms des autres membres de ma famille qu'il faut que j'appelle. J'ai des obligations envers ceux qui s'inquiètent. J'ai envie d'être seul, mais je n'ai pas le droit de m'isoler. Je dois appeler la France. Mes beaux-parents, ma sœur, ma belle-sœur. Eux aussi sont plongés dans une infinie détresse. Ils m'ont laissé des messages, ils ont besoin d'entendre ma voix en retour. Je dois faire cet effort. Leur fille, leur belle-fille, leur tante, leurs petits-enfants, leurs neveux, leurs cousins ont été portés disparus ce matin. Mon téléphone sonne, ma sœur tente de me rassurer.

— On s’occupe d’Alexandre, ne t’inquiète pas, on vient te voir dès qu’on peut.

J’ai du mal à leur parler. Dès que j’entends leur voix, je m’effondre, les sons n’arrivent plus à sortir. Ils me posent des questions, mais je ne sais rien de plus qu’eux. Tous veulent venir, prendre le premier avion pour Pékin. Je leur dis que ce n’est pas la peine, il n’y a rien à faire ici. J’ai envie de les tenir loin de tout ça. Même si, au fond, je les veux tout près de moi.

Il est 21 heures, je m’effondre sur mon lit, je voudrais dormir, oublier. Bientôt 3 heures du matin, je n’arrive toujours pas à fermer l’œil, j’ai bien dû m’assoupir un peu. Mon cerveau tourne en boucle. Des images défilent dans ma tête. Je pense à la possible découverte d’une épave. À ce moment-là, je me dis que ça peut arriver à tout instant. Quelqu’un va-t-il m’appeler ? Ou bien m’envoyer un mail ? Ou alors vais-je l’apprendre en regardant la télévision ? Je m’évertue à anticiper la moindre des situations. Je prépare mon mental à toutes les éventualités. Je veux être prêt. Prêt à quoi ? Je n’en sais rien. Je le fais pour moi. Il n’y a rien de digne ni de courageux dans tout cela. Je le fais afin de me protéger de l’onde de choc et des désordres intérieurs irréversibles qu’elle engendrera, inévitablement. Las de ces pensées, je me relève.

9 mars 2014

Alexandre, ma sœur Anne-Sophie et ma belle-sœur Pascale organisent leur départ pour Pékin. Alexandre… Comment le protéger de cet enfer ? Si fort que soit l'amour que je porte à mon fils aîné, je sais qu'il ne suffira pas à l'épargner. J'apprends qu'à Paris une procédure de visa d'urgence leur a été accordée grâce au concours du Quai d'Orsay. Ce week-end du 8 au 9 mars, l'ambassade de Chine du 20, rue Monsieur, dans le VII^e^ arrondissement de Paris, a rouvert en toute discrétion ses portes pour tamponner leur visa. Dans quarante-huit heures, Alexandre, Anne-Sophie et Pascale seront là.

En les attendant, je reste prostré devant les chaînes info. Je zappe toutes les dix minutes entre CNN et la BBC. Les médias de la terre entière moulinent en boucle sur cet avion qui s'est volatilisé. J'ai parfois l'impression que les envoyés spéciaux s'adressent à moi. Je sais que ce n'est pas vrai bien sûr, je ne suis pas devenu fou. Mais c'est ma famille qui était à bord. C'est *mon* accident. Et lorsque les correspondants expliquent qu'ils ne savent rien de plus, j'ai envie de les engueuler.

D'édition spéciale en édition spéciale, je découvre depuis mon canapé les premiers communiqués. J'assiste aux retransmissions des conférences de presse. Celle de la Malaysia Airlines, puis celle de Wang Yi, le ministre chinois des Affaires étrangères.

« L'avion de la Malaysia Airlines qui faisait route vers Pékin a perdu tout contact avec le sol. Nous faisons tout notre possible pour obtenir plus de détails. »

J'étais moi-même dans un avion lorsque c'est arrivé. Je suis donc, parmi les proches de passagers, le tout dernier à avoir été informé de la disparition du vol sur lequel se trouvait ma famille. Je n'ai atterri à Pékin qu'au beau milieu de l'après-midi. Le vol MH370 avait déjà disparu depuis plus de douze heures. Je dois rembobiner le film des événements, me repasser

l’enchaînement des faits, rattraper mon retard. J’ai l’impression que le monde entier en sait plus que moi.

J’apprends que lorsqu’il a disparu des écrans radar, l’avion survolait la mer de Chine méridionale et venait d’entrer dans l’espace aérien de Cà Mau, au Vietnam, après un dernier contact à 1 h 19 avec la Malaisie. Soit moins d’une heure après le décollage. Il devait prendre contact avec le contrôle aérien de Hô-Chi-Minh-Ville, mais n’est jamais réapparu.

L’appareil est piloté par un commandant malaisien, employé par la Malaysia Airlines depuis 1981. Un type aguerri de cinquante-trois ans qui compte déjà plus de 18 365 heures de vol à son actif, précise le P.-D.G. de la compagnie dans un communiqué.

Tout au long de ces vingt-quatre heures précédant l’arrivée d’Alexandre, Anne-Sophie et Pascale, la télé reste allumée. Je devrais aller chercher un petit carnet pour consigner tout ce que j’apprends pendant ces premières heures, mais je suis épuisé et happé par le vacarme médiatique des directs. J’ai beau pousser le son à fond, il y a toujours ce silence qui enveloppe ma maison. Je suis fatigué. Les visages de ceux que j’aime commencent à défiler dans ma tête. Je veux les serrer dans mes bras, un par un.

Je veux comprendre où sont Laurence, Hadrien et Ambre. Je veux savoir ce qui leur est arrivé. J’ouvre mon ordinateur et jette un œil à ma boîte mail. Je fais rapidement défiler les messages. Beaucoup viennent de copains. Les messages sont courts, parfois empreints d’une infinie délicatesse.

« Ce n’est pas possible, c’est pas possible… », m’envoie un ami.

Je suis d’un coup devenu fragile. Son mot me donne envie de pleurer. Tous s’inquiètent pour moi, me proposent leur assistance, m’offrent leurs bras pour m’entourer. D’autres me renvoient à l’inimaginable avec de brefs messages de condoléances. À cet instant, je refuse encore de lire ce mot, « condoléances ». Ce mot ne peut pas faire irruption dans ma maison. Ce mot n’a rien à faire ici. Je ne suis pas affligé. Je suis déterminé, résolu à retrouver ma famille. Je ferme mon ordinateur. Sur l’écran de la télévision, un journaliste de la BBC explique qu’aucun signal ni message de détresse n’ont été envoyés, que le FBI et la CIA sont en route. J’apprendrai plus tard que seul un « *Good night Malaysia Three Seven Zero* » a été envoyé par le copilote avant de passer en zone vietnamienne. Un simple « Bonne nuit » de routine. Et puis le black-out.

Dans la nuit, les chaînes d’actualité retransmettent la capture d’écran d’un tweet du constructeur américain Boeing. J’imagine qu’une armée de

communicants et de « community managers » ont planché tout l'après-midi sur le bon mot à poster en de telles circonstances.

> Nous suivons attentivement les informations sur le MH370, nos pensées vont à tous ceux qui sont à bord.

Les éditions spéciales s'enchaînent. Je reste sur les chaînes info de référence. Les autres me fournissent une revue de presse souvent agitée, parfois délirante et confuse. Je zappe. Je découvre les images des familles chinoises demeurées à l'hôtel Lido. L'expression de leur colère me bouleverse.

Je suis d'une nature plutôt calme et réaliste. Lorsqu'il m'arrive d'être énervé, alors je le dis. J'explose et puis j'oublie. Si j'aime, je le dis aussi. Avec mes mots. Parfois avec maladresse, mais je le dis. Si je suis submergé par une émotion, c'est une tout autre histoire. Il n'est pas rare que je me renferme dans ma coquille, le temps d'analyser les choses. Rien de grave. Mais si toute la palette des émotions se met en branle en même temps, alors là je me rends compte que je ne suis absolument pas équipé. Peut-être parce que, de toute ma vie, ça ne m'était encore jamais arrivé. Je n'ai aucun mode d'emploi, je ne sais pas comment m'y prendre. La veille encore, l'expression de la colère des familles au Lido m'énervait. À présent, elle me bouleverse, parce que je serais bien incapable de l'exprimer de cette manière-là, en hurlant. Pourtant, j'éprouve le même sentiment de colère, et moi aussi j'ai envie de hurler. Simplement, je n'y arrive pas. Ces familles sont mon pendant. Pour Laurence, Ambre et Hadrien, j'ai envie de les remercier. À cette heure de la nuit, ces familles sont entrées dans mon intimité et mon histoire. Désormais, nous sommes tous intrinsèquement liés.

Je recharge mon téléphone portable.

Je sais que nous sommes un dimanche parce que l'allée qui longe la maison est silencieuse. Je continue de suivre le fil des actualités. Un avion thaïlandais survole la mer de Chine pour les opérations de recherche et de sauvetage. Des renforts sont attendus de Malaisie, mais aussi de Chine, des Philippines, du Vietnam, d'Indonésie. J'entends parler de navires et d'avions dépêchés pour quadriller la zone. La mer de Chine représente le dernier point de contact connu avec l'appareil. Cela, je l'ai retenu et noté. Cela, je l'ai compris.

Je rallume mon ordinateur. En fonction des derniers éléments, j'essaie de retracer la trajectoire de l'appareil. Je connais bien la géographie du coin.

Le ministre des Transports malaisien révèle l'identité de quelques passagers. Des informations tombent toutes les secondes. Je dois vraiment me réveiller, me secouer et faire le point. J'attends mon fils, ma sœur et ma belle-sœur qui doivent arriver le lendemain.

Parmi les deux cent trente-neuf personnes à bord du MH370 de la Malaysia Airlines, il y avait douze membres d'équipage et deux cent vingt-sept passagers. Les deux tiers étaient de nationalité chinoise. On compte bien sûr également de nombreux Malaisiens, mais aussi des passagers venant d'Australie, d'Indonésie, d'Inde, des États-Unis, du Canada, d'Iran, de Nouvelle-Zélande, d'Ukraine, des Pays-Bas, de Russie, de Taïwan et de France. Des noms et des photos apparaissent. Les photos ressemblent à ces avis de recherche placardés sur les devantures de magasins et les Abribus. La liste des passagers, désormais publique, semble se déverser en continu sur les réseaux sociaux. Je ne le sais pas encore, mais certains camarades de mes enfants ont appris la nouvelle en consultant Facebook ou la messagerie instantanée chinoise WeChat. À ce moment-là, je n'ai pas de compte Facebook.

Dans les médias, certains commencent à s'interroger sur le passé du pilote et du copilote. On évoque aussi deux passagers qui auraient embarqué avec des passeports volés. La Malaisie ouvre une enquête pour terrorisme. Procédure logique qui permet aux autorités judiciaires de demander des perquisitions.

Les antennes meublent leurs directs avec des éléments sur lesquels personne n'a encore véritablement pu enquêter. À ce jeu-là, on dit vite beaucoup de bêtises. Les hypothèses se succèdent, s'emboîtent, se contredisent. Elles commencent parfois à prendre possession de mon esprit. J'essaie de m'en détacher.

De son côté, la Malaysia Airlines se contente d'informations laconiques :

« Nous travaillons actuellement avec les missions de recherche et de sauvetage. »

Soixante-quatorze bateaux sont engagés dans les recherches, précise le communiqué avant de délivrer pensées et prières.

Je tourne en rond. Je zappe et je zappe encore. L'éventualité d'une désintégration de l'avion en plein vol fait l'objet de discussions enflammées sur les plateaux télé. Au vu des premiers éléments, c'est effectivement une hypothèse valable. On parle de traînées de carburant qui auraient été

aperçues dans le golfe de Thaïlande, au large de Tho Chu, par un avion de recherche vietnamien.

Un correspondant du *Wall Street Journal* retweete à son tour une photo, rapidement diffusée sur toutes les chaînes info. De loin, ça peut ressembler à une porte d'avion. Rumeurs de débris.

J'ai du mal à me renseigner en temps réel sur les informations délivrées par les chaînes info. Il faudrait pour cela que je puisse surfer librement sur le Web. À Pékin, une bonne partie d'Internet n'est accessible que moyennant un VPN, un « Virtual Private Network » ou réseau privé virtuel. Ce petit logiciel permet de contourner quelques restrictions du pays. Comme je ne l'ai jamais installé sur mon ordinateur, je n'ai accès ni à Google ni à Twitter, et de nombreux sites d'info ne s'ouvrent pas.

Avec l'aide de la machine à café, je tente de me secouer un peu. Sur CNN, un type nommé Azharuddin Abdul Rahman qui, je finis par le comprendre, est le chef de l'aviation civile malaisienne, dément la découverte de débris. Fausse alerte.

— Malheureusement, nous n'avons trouvé aucun objet provenant de l'appareil. Et encore moins l'appareil lui-même.

À cette cacophonie d'informations discordantes mêlant faux débris et fausses nappes de carburant, s'ajoute bientôt la rumeur d'un possible radeau de sauvetage, soi-disant repéré par l'armée vietnamienne. Rumeur aussitôt démentie par un chef d'état-major adjoint : « L'objet localisé ne serait qu'une couverture moisie pour enrouleur de câbles… »

Je suis épuisé. Je redoute d'apprendre l'existence de débris, bien réels, pouvant correspondre à des morceaux de leur avion. Je ne veux pas que ce soit un présentateur de journal télévisé qui me l'apprenne. Les annonces ne sont pas très claires, elles m'apparaissent peu coordonnées, souvent curieuses et régulièrement fausses. On est en 2014 et un Boeing 777 est un monstre de technologie. Il ne peut pas s'être volatilisé comme ça. Sur le papier, c'est incompréhensible. Et pourtant, c'est arrivé.

« Une famille française dans le vol MH370 pour Pékin » titre le 9 mars 2014 *Le Journal du dimanche*. L'hebdomadaire qui sort en France chaque fin de semaine est réputé pour ses scoops politiques. Mais cette fois-ci, c'est de moi qu'il s'agit. De nous. D'eux. Du vol MH370. C'est un de mes amis, joint au téléphone par les journalistes, qui a accepté de s'exprimer.

> « Ghyslain avait commencé un nouveau travail en France en janvier. Sa famille devait le rejoindre et rentrer en France cet été, après le bac d'Hadrien. Au bout de six ans à Pékin, ils faisaient partie

des piliers de la communauté. Laurence était très engagée dans la vie du lycée, membre de l'association des parents d'élèves et proche de la paroisse. Elle faisait de la marche, prévoyait d'aller en randonnée en Mongolie… »

C'est vrai que Laurence prévoyait d'aller marcher en Mongolie. Elle avait d'ailleurs intégré un groupe de randonneurs. Chaque semaine, ils partaient en randonnée autour de Pékin. Les sites exceptionnels ne manquent pas dans la région. Encore moins lorsqu'il s'agit de s'aventurer autour des huit mille kilomètres de la grande muraille. Une fois par an, Laurence organisait avec son groupe un voyage de dix jours. Elle s'éclatait. Elle nous racontait ensuite ses périples au coin du feu. Avec les enfants, on adorait écouter le récit de ses aventures.

Ce dimanche, de tout petits bouts de ma vie de famille se retrouvent étalés dans les pages de magazines français. Je ne réalise pas vraiment. Je n'ai pas accès à la version papier des magazines, je ne peux pas ouvrir certaines pages Web. Impossible de prendre connaissance en temps réel de ce qui est publié.

Dans le même temps, les recherches se concentrent toujours en mer de Chine. Sur CNN, les experts envisagent plusieurs scénarios. Panne mécanique, erreur du pilote, détournement… Rien ne semble exclu.

« Le MH370 est un de ces Boeing 777 costauds de 200 tonnes, longs de 63 mètres. C'est l'avion le plus sûr du monde. Il ne peut pas disparaître ainsi des radars. En outre, c'est un avion moderne, donc très performant, doté d'une technologie relativement récente. Il est conçu pour communiquer avec l'extérieur, conçu pour envoyer des codes d'identification. Qu'en est-il de ces messages ? On peut se demander si quelqu'un ne les a pas délibérément éteints », s'interroge John Ransom, un pilote américain à la retraite, présenté par CNN comme « consultant sécurité ».

Effectivement. La Malaysia Airlines a indiqué que l'avion était équipé d'un système ACARS de transmission automatique des messages. Mais elle n'a toujours pas précisé si les données avaient été réceptionnées…

Les informations restent floues.

Le silence des autorités françaises me sidère. Je sais qu'aucune déclaration officielle de la présidence de la République n'a encore été faite. La compassion des politiques est parfois un exercice de communication comme un autre. Quatre Français figurent pourtant parmi les passagers.

Laurence, Ambre, Hadrien ainsi que sa petite amie franco-chinoise, Yan Zao.

Seule la perspective de l'arrivée de mon fils me fait tenir.

Dans la soirée, mon portable sonne. L'indicatif est celui de la Malaisie. Je décroche.

— Monsieur Wattrelos, ici la Malaysia Airlines, comment allez-vous ?

Au bout du fil, une volontaire du centre de crise de la disparition du MH370. Au son de sa voix, je la devine plutôt jeune. Elle s'appelle Melissa. Elle est chaleureuse, mais je saisis mal ce qu'elle essaie de me dire. Son anglais maladroit brouille la fluidité de notre échange. Je parle bien l'anglais mais la moindre des choses n'aurait-elle pas été de m'assigner une personne qui s'exprime dans ma langue maternelle ? Je m'accroche quelques minutes à cet appel. Je pose des questions, je tente de poursuivre la conversation. Je finis par sentir que Melissa, depuis son *call center*, ne sait rien de plus que moi. Elle ne connaît pas mon dossier.

Je ne sais pas pourquoi le centre de crise a demandé à Melissa de m'appeler. Elle n'a rien à me dire. Je viens de perdre ma famille. Est-ce trop exiger de la Malaysia Airlines que d'avoir un interlocuteur unique qui connaisse l'avancée de l'enquête et avec lequel je puisse parler ?

Je raccroche.

De nouveau, j'ouvre mon ordinateur et fais défiler mes mails. L'un d'eux attire mon attention. Il émane de Stéphane, un père de famille proche de notre groupe d'expatriés à Pékin.

« […] je tenais à vous faire parvenir le message d'Ambre reçu samedi matin par ma fille. S'il y a quoi que ce soit que nous puissions faire pour vous, n'hésitez pas à nous le dire. »

En pièce jointe, une capture d'écran montre un échange entre sa fille et la mienne. Un simple échange d'ados sur une messagerie instantanée. Alors qu'elle était encore à l'aéroport de Kuala Lumpur, Ambre répondait vendredi soir à cette amie qui lui demandait des nouvelles.

21 h 47 : « […] Je ne suis pas encore rentrée, je suis à l'aéroport […] mais je suis contente de revoir mon papaaaa. »

À la fin, un smiley en forme de cœur.

La lecture de ce message me tord les tripes, me serre le cœur. L'émotion me submerge. Il me rappelle la force de notre lien. Je m'autorise un bref instant à aller mieux en me souvenant du meilleur. Et je m'endors.

10 mars 2014, 10 heures du matin

Je dois bouger, agir, me ressaisir avant l'arrivée d'Alexandre, Anne-Sophie et Pascale. Mettre en ordre le salon, vérifier les chambres. Me préparer à les accueillir. Remplir le réfrigérateur. Je dois faire des choses ordinaires, au milieu de l'extraordinaire.

Je repense au message d'Ambre envoyé à son amie. Je suis inquiet pour les comptes Facebook de mes enfants. J'ai peur que leurs contenus ne soient utilisés par la presse. Depuis soixante-douze heures, je m'évertue à tenir les journalistes à distance de ce que je vis. Je ne réponds pas à leurs sollicitations, mais je comprends que les médias peuvent toujours avoir accès aux murs virtuels de mes enfants. Je décide de me rendre à l'ambassade de France pour exiger la fermeture de leurs comptes. C'est une manière pour moi de continuer à les protéger.

Un ami me reçoit, accusant réception de ma doléance.

— Normalement, on ne peut pas, Ghyslain. On ne ferme pas des comptes comme ça. Bon, la société Facebook a son siège en Californie, l'ambassade des États-Unis est en face, on va leur en parler et voir ce qui est possible.

Je suis de retour dans notre compound lorsque je reçois sur mon portable des captures d'écran que m'envoie ma nièce Pénélope. Les images racontent les centaines de mots envoyés sur la page Facebook de mes enfants par leurs copains. Ce que je lis me bouleverse.

« Dans ce monde, tout est possible. Reviens vite Hadrien. »

« Je te connais depuis que je suis né et c'est une chance pour moi. […] Reviens. »

« On pense fort à toi Hadrien. On garde espoir. »

« On t'attend notre Hadri. On pense à vous. »

« Reviens gars, tu ne peux partir comme ça. »

« Gardons espoir tous ensemble. […] Nous allons les revoir. J'ai confiance, rien n'est perdu. »

« Hadrien, Ambre, vos personnalités exceptionnelles nous manquent. Toutes nos pensées et nos prières. »

« Ambre, reviens steuplé. Steuplé reviens. »

Je découvre un par un ces mots, tous flanqués du hashtag #MH370. Ils sont postés par une communauté d'adolescents dans la peine, mais soudés, vifs et remplis d'espoir.

Leurs messages m'émeuvent terriblement. Suis-je un vieux ringard qui prend soudainement conscience de l'importance des liens qui s'expriment sur les « murs » de nos enfants ? Les amis d'Ambre et Hadrien ont aussi besoin d'extérioriser leur douleur. Ces pages constituent leur livre d'or. Il leur appartient. Je décide de le respecter.

Je sens le besoin de faire quelque chose pour Laurence, Ambre et Hadrien. Je ne peux pas rester là, les bras croisés à attendre. J'ai l'idée d'organiser une cérémonie à Pékin. J'esquisse un projet de mail, puis j'essaie de joindre le prêtre de la paroisse francophone. Pour la première fois depuis mon arrivée, j'écris à nos amis. Je leur demande de l'aide.

> Très chers amis de Laurence,
>
> Vous avez été une grande source de bonheur et de joie pour Laurence.
>
> Je souhaitais d'abord vous remercier de tous vos messages de soutien qui me vont droit au cœur.
>
> Je souhaite faire une cérémonie religieuse dimanche pour que la communauté de Pékin puisse dire au revoir à Ambre, Hadrien et Laurence.
>
> J'aurais aimé que vous m'aidiez, si possible, à organiser cela.

Je reçois en réponse une déferlante de messages. Tous sont prêts à m'aider. Tous veulent s'impliquer.

10 mars, 16 h 30

Ils sont arrivés en fin d'après-midi à l'aéroport international de Pékin. Vers 16 h 30 je crois.

Grâce à une connaissance qui travaille chez Air France, j'ai pu accéder à l'aire d'arrivée des bagages, en principe interdite aux non-voyageurs. Ils sont là tous les trois, mon fils Alexandre, ma grande sœur Anne-Sophie et ma belle-sœur Pascale, devant le tapis roulant. Ils sont empêtrés dans leurs sacs de voyage, harassés, terrifiés, et pourtant terriblement calmes. Dans leurs bras, je m'effondre. Leurs étreintes me font un bien fou. Je ne suis plus seul.

Dans cette maison désormais vide de sa mère, de son frère et de sa sœur, j'observe mon grand fils. Il semble concentré, rassemblé. Sa dignité force mon admiration. J'ai l'impression d'avoir pris vingt ans et d'être en charpie à côté de ce valeureux petit bonhomme de dix-neuf ans.

Grâce à leur présence, la maison reprend un peu de vie. Les voix familières d'Alexandre, Anne-Sophie et Pascale me font du bien. Il y a des bruits de verres, d'assiettes, d'eau qui coule. Des bruits de vie quotidienne.

Au milieu du salon, CNN continue de mouliner ses infos. Je n'ai pas éteint la télévision depuis quarante-huit heures. Je zappe entre CNN et la BBC, seules chaînes info vraiment accessibles à Pékin, quand il n'y a pas un écran noir lorsque la nouvelle ne plaît pas au parti communiste.

« Nous n'avons rien pu localiser. Il n'y a rien de nouveau à signaler. »

La phrase de la veille, celle d'Azharuddin Abdul Rahman, le directeur général de l'aviation civile en Malaisie, est reprise par toutes les chaînes. À cette époque, Azharuddin Abdul Rahman occupe également le poste de ministre de la Défense. Double casquette…

On parle aussi d'images satellite publiées sur le Web par DigitalGlobe, une société privée américaine qui possède sa propre flotte de satellites d'observation. En mettant ses données en ligne, elle permet aux amateurs

aguerris de traquer des traces de débris derrière leurs ordinateurs. Volonté sincère d'apporter une aide ou simple opération de communication ? Nous n'en saurons jamais rien. Mais des internautes du monde entier planchent désormais sur la disparition du MH. Dans l'histoire des accidents aériens, c'est inédit.

À la maison, une sorte de confinement naturel s'installe. Il s'agit d'abord d'entourer Alexandre, il est notre priorité. Lui permettre de s'isoler lorsqu'il le souhaite. L'assurer de notre présence lorsqu'il a besoin de parler. Sans que nous nous soyons concertés, chacun paraît connaître son rôle. Anne-Sophie, l'intuitive de ma famille, est ma confidente. Pascale, l'avocate pragmatique, épluche les documents, les annonces, prend scrupuleusement des notes. Peut-être que nous nous complétons ? De mon côté, j'ai envie de m'occuper d'eux. J'ai besoin qu'ils se sentent bien, qu'ils mangent bien, qu'ils dorment bien. Leur présence me procure un regain d'énergie. Nous vivons tous un cauchemar. Me soucier de leur bien-être me soulage, me donne un but. Ça me tranquillise.

Nous faisons le point tous les quatre autour de la table. Je leur raconte ce que je sais, et surtout ce que je ne sais pas. On parle de la préparation de la cérémonie. La discussion est animée.

Après la solitude et le silence de ces dernières soixante-douze heures, j'ai besoin de m'exprimer, de foncer, de téléphoner, de comprendre, de me fâcher s'il le faut, de ne plus subir, de m'organiser. J'ai aussi besoin de rendre hommage aux miens, de me projeter, d'entamer un processus de vie, n'importe lequel pourvu qu'il me tienne la tête hors de l'eau. Je passe du choc au déni, du marchandage à la colère, de la sidération à l'acceptation. La préparation de la cérémonie m'aide à « accepter ». Mais rien dans ce qui se passe n'est normal. Pas de crash, pas d'indice, pas de corps, pas de témoin. Bientôt, on parlera de la disparition du vol MH370 comme de la plus grande énigme de l'histoire de l'aviation.

11 mars 2014

Il est très tôt ce mardi matin. Une insomnie de plus. En attendant qu'ils se réveillent, je fais nerveusement tourner la petite cuillère dans ma tasse de café. Je scrute les images du journal télévisé. Ce sont les mêmes que celles de la veille. Des bateaux en mer de Chine. La salle du Lido pleine à craquer de familles chinoises en colère. Des flashs. Le numéro vert mis en place pour les familles s'affiche sur le bandeau d'infos. Une mascarade, ce numéro vert, tant les agents de la *hotline* sont largués.

Dans l'embrasure de la porte, ma sœur est là. Je ne l'ai pas entendue arriver. Je lui fais signe d'approcher, je suis heureux de pouvoir lui voler quelques minutes en tête à tête. Je me mets à parler, ça part un peu dans tous les sens. Elle m'écoute, ne m'interrompt pas.

— Je vais vendre la maison dans les Yvelines et prendre un appartement à Paris, qu'est-ce que t'en penses ? Un truc assez grand pour qu'Alexandre puisse y trouver refuge. Un trois-pièces, c'est bien pour un père veuf, non ? Je suis seul maintenant, tu t'en souviens ? Je vais vieillir seul, tu crois ? T'en penses quoi de mon mail pour la cérémonie ? Je vais aller voir le prêtre. J'aimerais un moment religieux. Laurence aurait aimé ça.

Anne-Sophie reste calme. Très vite, elle a les mots qu'il faut, ceux qui raisonnent sans donner de leçon, ceux qui apaisent et font du bien. Je sens qu'elle me trouve différent. Ça m'a pris comme ça, d'un coup, sans prévenir. Avec une énergie presque inquiétante, je viens de me projeter brutalement dix ans plus tard, en essayant de paraître le plus naturel possible. En réalité, je suis un homme laminé. Je viens de perdre tout ce que j'ai construit depuis trente ans et de passer quarante-huit heures à me répéter que j'allais devoir m'y résoudre. Alors, je teste des solutions de survie. Anticiper en est une.

Ce même jour, en France, le parquet de Paris décide d'ouvrir une « enquête préliminaire pour homicide involontaire ». Sur le coup, je ne

réalise pas mais Pascale, notre expert judiciaire, est en colère. De quoi parle-t-on exactement ? Un Boeing 777 avec deux cent trente-neuf personnes à bord s'est volatilisé et la France qualifie les faits de délit ? Une procédure courante dans un premier temps lorsque rien n'est vérifiable, m'expliquera-t-on plus tard. Pascale a raison d'être furieuse. La qualification d'homicide involontaire ne passe pas. Il n'y a rien d'involontaire dans cette histoire.

— Il faut porter plainte pour acte de terrorisme, me dit-elle.

Je peine effectivement à croire que l'avion ait disparu du seul fait d'une maladresse, imprudence ou faute d'inattention, mais pour le moment je n'ai pas d'autre choix que d'accepter l'étape préliminaire décidée par des magistrats. J'ai l'impression d'avoir déjà atteint ce qu'il est humainement possible de supporter.

Je laisse à Pascale le soin de rédiger notre première plainte que le commissaire divisionnaire m'a conseillé de déposer au plus vite, afin d'avoir rapidement accès au dossier.

À présent matérialisée sur un bout de papier, la disparition de ma femme et de mes enfants me paraît absurde. Dois-je vraiment porter plainte maintenant et formaliser ce que tout le monde sait déjà ? N'est-ce pas une évidence que deux cent trente-neuf personnes ont disparu et qu'il faut enquêter au plus vite ? Le monde entier n'est-il pas au courant qu'un avion a soudainement disparu ? La valeur d'une procédure juridique me passe complètement au-dessus de la tête. Pascale prend le temps de me dérouler quelques rouages judiciaires. Elle m'explique l'importance d'ouvrir une instruction rapidement au niveau le plus élevé dans la hiérarchisation des plaintes. C'est cela qui déterminera ensuite l'activité de la justice pénale. Il sera toujours temps de redescendre d'un niveau par la suite.

Je l'écoute, je lui fais confiance.

La plainte va-t-elle atterrir au milieu d'infractions de droit commun ou autres accidents de scooter ? Je ne hiérarchise pas les peines et encore moins les souffrances propres à chacun. Cependant, il me semble à cet instant que la complexité de l'affaire mérite davantage qu'un bout de papier et quelques mails. Notre plainte sera bien enregistrée trois jours plus tard, le 14 mars.

Je suis reçu par l'ambassadrice de France à Pékin, Sylvie Bermann, à qui je fais part de mon envie d'organiser une cérémonie. En attendant le rendez-

vous, je regarde par la fenêtre la Liang Ma Qiao Road, l'avenue qui longe le bâtiment. En face, se trouve l'ambassade d'Israël. Juste à côté, est plantée celle, imposante, des États-Unis. Il y a toujours du monde devant cette ambassade, les files d'attente pour l'obtention des visas y sont interminables. En réalité, je scrute les silhouettes et tente de distinguer l'éventuelle présence de journalistes. Ils commencent à m'envoyer de nombreux messages et, sans tomber dans une quelconque paranoïa, je sens bien que des équipes de télévision me suivent. En France, mes parents et mes beaux-parents reçoivent eux aussi un certain nombre de sollicitations. Si les parents de Laurence gardent une distance raisonnable avec la presse, alors même qu'un cameraman les a filmés dans leur propre jardin, mes parents, eux, semblent ne plus savoir que faire. Leur téléphone sonne sans arrêt, tandis que certains journalistes les guettent devant leur immeuble. Lorsqu'ils me téléphonent pour m'en parler, je leur demande de ne pas communiquer. Cette histoire est la nôtre, notre douleur ne regarde personne.

Désormais, cette histoire de médias vient s'ajouter à mes obsessions. Pendant longtemps je vais refuser les sollicitations, quelles qu'elles soient. Je ne m'étendrai pas sur les autres sollicitations de personnages qui m'assurent avoir des « flashs », se trimballent avec des pendules divinatoires ou tirent des cartes de tarot leur permettant « à coup sûr » de localiser l'avion. La veille, au téléphone, j'ai engueulé mon père qui tentait de m'aider en me faisant part de certains messages.

— Ghyslain, j'ai reçu un message d'une personne qui a des visions, elle sait où est l'avion. Elle m'a même transmis les coordonnées GPS ! Appelle-la…

Mon père est un ingénieur, c'est un rationnel, ce qu'il vient de me dire est à l'opposé de ce qu'il nous a toujours enseigné. Je me suis montré dur. Cassant. Je ne m'en suis pas rendu compte. Ensuite, je m'en suis voulu. Il avait bien le droit d'y croire, comme celui de déraisonner à sa guise. Il avait le droit d'adopter ses propres stratégies de survie. Moi aussi je déraisonne. Ce père qui nous aime infiniment cherche simplement à être présent. Ce père est avant tout un grand-père meurtri qui a perdu deux de ses petits-enfants. Je le comprendrai plus tard.

Dans ce bureau de l'avenue Liang Ma Qiao, j'explique à l'ambassadrice mes intentions et mes inquiétudes. Pour cette cérémonie, je souhaite quelque chose d'intime. Une messe, un prêtre, mes amis réunis, un vibrant

hommage. Tout ça en même temps. Je veux une liste précise d'invités réunis dans un même lieu pour collectivement envoyer nos pensées à Laurence, Ambre et Hadrien. Il n'est pas question d'organiser ça au sein de l'église Notre-Dame-du-Mont-Carmel de Xizhenmen. La paroisse française, dont les portes s'ouvrent sur un immense parvis, n'est pas un lieu propice à cette intimité qui m'est chère. Il est hors de question que l'on se retrouve en photo dans les journaux le lendemain, en train de pleurer.

— Pas de problème, m'assure l'ambassadrice, ça se fera ici, à l'ambassade. C'est la maison de la France et elle est là pour vous accueillir.

En début de soirée, je me rends chez un prêtre hollandais qui nous a invités à dîner, mon fils et moi, afin de discuter de la cérémonie.

— Ghyslain, je ne vous vois pas souvent à l'église. Vous priez de temps en temps ?

— Ma femme est impliquée. Moi beaucoup moins. Pourquoi ?

— Voyons voir… Ghyslain, expliquez-moi votre foi ?

J'ai l'impression de passer un examen. Une sorte de jugement dernier orchestré par un prêtre qui a visiblement raté son QCM de psychologie avant d'être ordonné. Je ne sais pas si je dois me mettre en colère, lui expliquer que je me contrefiche de cette épreuve orale destinée à évaluer la manière dont j'appréhende son Dieu tout-puissant. Ou simplement lui rappeler calmement que nous ne sommes pas là pour parler de moi, mais de Laurence, Ambre et Hadrien.

Je choisis la dernière option. Pas plus troublé que ça, il se tourne vers mon fils et lui pose exactement les mêmes questions.

Puis, sans prévenir, le prêtre se met à nous parler de lui. Lui, sa vie, son œuvre, les tribulations de son existence. Un terrain sur lequel il se sent visiblement très à l'aise. Il n'est plus question de ma femme, de mon fils, de ma fille. Il n'est plus question de cérémonie. Il s'écoute parler. Il n'y a plus que lui, rien que lui. Nous sachant en détresse, sans doute s'imagine-t-il que nous sommes un formidable réceptacle pour accueillir ses propres questions existentielles.

Avec Alexandre, on se regarde, abasourdis.

Ça m'arrivera souvent par la suite. Ce prêtre n'est que le premier d'une longue liste. J'en ai entendu, depuis, d'innombrables historiques de vies. Je parle cinq minutes et puis, très vite, il n'est plus question de ma vie, mais de celle de mes interlocuteurs. Comme s'ils voulaient me signifier : « Ne

t’inquiète pas, hein ! À moi aussi il m’en arrive des merdes ! Bah tiens, d’ailleurs je vais te raconter. Tu vois, tu n’es pas seul. »

Nous rentrons un peu plombés par ce curé. Je demande à Alexandre s’il souhaite préparer la cérémonie avec lui. Il m’assure que non. Sa réponse me va parfaitement. Exit le curé. La cérémonie aura bien lieu, mais sans lui.

12 mars 2014

À la maison, on se tient chaud tous les quatre. Une complicité s'installe. Pascale s'occupe du côté juridique, elle surveille les dépêches qui tombent sur CNN, la BBC et les sites d'info. Elle note minutieusement chaque détail. Rien ne lui échappe. Alexandre effectue une veille sur Internet. Anne-Sophie coordonne. Il y a cette étrange rumeur. Celle d'un possible demi-tour de l'avion vers l'ouest. L'appareil aurait donc changé de trajectoire et pris la direction ouest, vers le détroit de Malacca. Soit à l'opposé de sa destination, et à des milliers de kilomètres de la zone de recherche.

C'est du moins ce que semble affirmer un responsable militaire qui s'est exprimé dans le *Berita Harian*, un journal national grand public malais. Des propos rapidement repris par une dépêche de l'agence Reuters.

« L'avion a changé de direction après Kota Bharu en Malaisie et a volé à plus basse altitude. Il est allé vers le nord du détroit de Malacca. Le Boeing a été détecté par un radar militaire. »

Si l'on considère que cette information est exacte, elle est capitale.

Dans le salon, j'écoute le compte rendu qui n'a rien d'officiel. Ce sont des on-dit. Je veux des faits. Tout est si compliqué. Avec Alexandre, Pascale et Anne-Sophie, on ne comprend plus rien.

La colère me gagne de nouveau. Dans quelle espèce de cauchemar sommes-nous ? Va-t-on nous ballotter encore longtemps ? Nous expliquer qu'il y a des débris, un radeau de sauvetage, puis que ce n'était rien ? Et aussi que, peut-être, certains savent des choses qu'ils ne nous disent pas ? Qu'il faut chercher en mer de Chine, et puis finalement non ?

Les propos seront nuancés le lendemain par le principal intéressé. Rodzali Daud, chef de la Royal Malaysian Air Force, semble être allé un peu vite en besogne dans sa stratégie de communication. Dans sa déclaration, Rodzali Daud effectue une pirouette sans confirmer quoi que ce

soit. Et pour cause, c'est un contact radar primaire qui a détecté un avion, donc personne, à ce stade, ne peut affirmer qu'il s'agisse d'un Boeing 777.

Un radar primaire peut détecter un objet volant, mais ne sait pas forcément le reconnaître.

Pendant que Pascale tente de s'organiser sur le plan juridique, je reçois un mail du commissaire de l'ambassade. Il s'exprime au nom de l'ambassadrice.

« Ghyslain, je suis désolé, on ne peut pas mélanger les genres à l'ambassade. Tu ne peux pas faire une cérémonie religieuse en vertu du caractère laïque de l'ambassade de France. Ça n'est pas possible. »

Entre le prêtre qui nous questionne sans grande empathie, les communications chancelantes avec la Malaysia Airlines, l'ambassade qui m'interdit une cérémonie religieuse au sein de la Maison de France, rien ni personne n'est donc là pour nous aider ? Un malheur nous arrive et comme si ça ne suffisait pas, on a le sentiment que des petits riens se transforment en parcours du combattant.

L'impression de subir une sorte de « loi de l'emmerdement maximal ». Quand ça démarre, ça ne s'arrête plus. À chaque fois que je me déplace, que je téléphone ou que j'écris, je me heurte à des complications. Je bute sur des murs, des difficultés administratives, des incertitudes, des non-réponses qui s'imbriquent les unes dans les autres pour former un véritable casse-tête. Je me retrouve pris dans une espèce de Rubik's Cube. Alors, je m'adapte. Intérieurement je bous, mais, à l'extérieur, j'essaie de rester serein.

Ce sera donc une cérémonie sans curé. Et elle se tiendra à l'ambassade de France. Je me fiche qu'il y ait ou non un prêtre. Laurence s'en ficherait elle aussi, j'en suis sûr. On appellera ça une veillée. Je renvoie un mail assez directif à Sylvie Bermann, l'ambassadrice, lui assurant qu'aucun signe religieux ni prêtre ne seront présents. En espérant que cette fois-ci, le commissaire de l'ambassade ne pourra plus s'y opposer. Je me garde de lui dire que nous avons déjà prévu quelques intentions de prière et chants religieux…

Alexandre, Anne-Sophie et moi nous occupons d'établir la liste des invités, la taille des livrets pour la cérémonie. Faut-il les imprimer en couleur ? En format A4 ? Non, c'est trop grand. Un petit livret en A5, c'est mieux. Les amies de Laurence se mobilisent. Elles nous envoient des poèmes, des textes, des témoignages, des souvenirs. Elles nous font écouter les chants, nous conseillent sur le déroulé puisque l'autorité religieuse n'est

plus. Ce sont elles encore qui organisent la tenue d'une chorale, les répétitions qui vont avec, la fabrication du livret et jusqu'au choix des fleurs.

« Mettons leurs photos en couverture du livret. Inscrivons : Célébration pour Ambre, Hadrien, Laurence et Yan. »

J'appelle les parents de la petite amie de mon fils pour leur proposer de participer à la célébration d'hommage. Hadrien l'aurait souhaité, j'en suis sûr. Ils apprécient notre démarche.

La proposition d'inscrire le mot « célébration » en couverture du livret nous plaît et fait l'unanimité. Nous procédons à plusieurs essais avant de lancer l'impression. En couleur.

J'ai envie que ça se passe dimanche. Nous sommes en période de vacances scolaires et de nombreux amis sont partis en voyage dans les pays alentour. Les familles d'expatriés mutées en Chine, quelle que soit leur branche d'activité, profitent souvent des vacances pour visiter la région. Thaïlande, Mongolie, Japon… De Pékin, les billets ne sont pas trop chers et tout le monde a hâte de fuir la pollution de la mégapole.

Pour des questions d'agenda, l'ambassade me refuse le dimanche. Encore une contrariété.

Ce sera donc samedi, à 17 heures.

Je découvre un autre mail, arrivé quelques heures plus tôt.

> Bonsoir monsieur,
>
> Le petit matin se lève à l'heure où j'écris ce mail. J'espère très sincèrement que vous aurez trouvé un peu de repos.
>
> J'espère que la préparation de la cérémonie n'est pas trop éprouvante.
>
> Si tel était le cas, vous savez où contacter la psychologue dont nous avons parlé.
>
> Toujours dans ce registre, le médecin de l'ambassade est à votre disposition pour un « support médicamenteux léger » en cas de besoin.
>
> Concernant votre employeur, on me confirme à Paris de ne pas hésiter à solliciter le représentant local du Groupe pour toute demande d'aide matérielle ou autre, de ne pas vous soucier de votre poste à Paris.
>
> Vous le savez sûrement, le parquet de Paris a ouvert une enquête pour homicide. Cette étape était attendue et nécessaire. […]
>
> Je vous assure de la disponibilité et de la mobilisation de toute l'équipe du Centre de crise du Quai d'Orsay.
>
> Christophe Schmit.

Chaque soir, depuis trois jours, je prends soin de lire attentivement les messages de Christophe Schmit, ainsi que ceux du Dr Jean-François Raudin. Le premier est médecin urgentiste et conseiller médical du centre de gestion des crises du Quai d'Orsay. Le second est directeur commercial

de la Malaysia Airlines en France. Ces deux interlocuteurs uniques m'ont été officiellement assignés. Après la « conversation » chaotique avec Melissa, j'avais fini par m'entendre avec la Malaysia Airlines sur ce que j'attendais d'un « interlocuteur unique » : une connaissance parfaite des événements, ainsi que la possibilité de me renseigner sur mes droits et sur le déroulement de l'enquête. Une enquête qui patinait sérieusement.

Ce matin-là, c'est le Dr Schmit qui m'écrit.

Chaque jour il s'enquiert de mon état, de celui de mon fils, de mes parents, de mes neveux. Sa présence, même lointaine, m'est rassurante. Non, je n'ai pas pris de « support médicamenteux léger » pour tenir. Je m'y refuse. Je dois garder l'esprit clair. Oui, la préparation de la cérémonie est éprouvante. Je ne réponds pas toujours, je préfère lui parler par téléphone. Comme la procédure l'exige en cas d'événement traumatisant, il m'a confié son numéro de portable afin que je puisse le joindre de jour comme de nuit. Ce n'est peut-être que la procédure, mais j'apprécie sa disponibilité.

Il m'explique qu'il est prudent de laisser chaque membre de la famille avancer à son rythme et réagir comme il l'entend. Je pense à mon fils, à mon père, à ma mère, à mes beaux-parents. Il ne m'apprend rien d'extraordinaire, mais sa présence est importante. Je sens bien qu'il est désarmé lorsque je lui demande des points précis sur la situation, mais au moins il accueille mes colères avec calme. Je l'interroge sur la mobilisation française. Le Dr Schmit m'écrit que les experts en aéronautique collaborent avec la cellule de crise ouverte par le gouvernement. « Au plus près des principaux décideurs », m'assure-t-il. La France a proposé aux autorités malaisiennes de renforcer l'expertise française avec l'envoi complémentaire d'agents du BEA, me dit-il. C'est vrai. Au final, les autorités malaisiennes accepteront l'aide de la France, mais uniquement pour bénéficier de son expérience de recherche en mer obtenue avec l'accident du Rio-Paris, l'AF447. Le Dr Schmit m'affirme que le ministre des Affaires étrangères, Laurent Fabius, s'est entretenu avec son homologue malaisien afin de faire le point sur l'avancée des opérations de recherche. Je peux bénéficier d'aide et de conseils en matière juridique, me dit-il. Enfin, il me rassure sur l'état de santé de mon fils avec lequel il a pu s'entretenir. Le Dr Schmit tente sincèrement de m'apporter des réponses, même si ce dossier est opaque, pour lui comme pour moi.

Avec le temps, nos échanges se sont espacés. Petit à petit, j'ai moins entendu parler de ce « monsieur Psy » comme je l'appelais, même s'il

n’était pas psy en tant que tel. Je ne l’ai jamais relancé non plus. J’ai la mémoire sélective. J’ai oublié beaucoup de choses, mais ce Dr Schmit, je m’en souviens. Il m’a parlé pendant de longues semaines. Ses réponses étaient intelligentes, concernées. Cet homme m’a aidé.

J’ai croisé son nom par hasard, fin janvier 2015, dans un article du *Figaro*, peu de temps après les attentats de *Charlie Hebdo*. Interrogé par une journaliste, il explique les difficultés de son métier. Un sacerdoce. Mobilisée vingt-quatre heures sur vingt-quatre, la cellule interministérielle dont il fait partie informe, porte et aide les familles endeuillées. Au milieu de l’article, le médecin du Quai d’Orsay évoque son pire souvenir. Sans doute parce que la journaliste lui a posé la question.

« Mon pire souvenir, c’est celui du vol MH370 de la Malaysia Airlines. Parce que trop de questions restèrent en suspens… » répond-il.

13 mars 2014

Dans deux jours, nous allons rendre hommage à ma femme Laurence, ma fille Ambre et mon fils Hadrien. Un peu plus de deux cents personnes sont attendues. Les bouquets de fleurs sont prêts, les chants ont été soigneusement choisis, les poèmes aussi, les livrets sont en cours d'impression. Dans le salon, toujours CNN qui balance son faisceau de lumière bleue dans la pièce. Parfois, je coupe le son. Pour souffler. C'est un bandeau info au fond rouge qui vient d'attirer mon attention. On se regroupe devant la télévision. Les *breaking news* défilent à toute vitesse. J'ai l'impression que je vais devenir fou.

— C'est quoi encore ce truc, il se passe quoi ?

Mon fils, ma sœur et ma belle-sœur ne me répondent pas. Ils se concentrent sur l'écran, l'information qui vient de tomber mobilise toute leur attention. Sans doute pour éviter qu'on devienne tous dingues en même temps, ils préfèrent écouter et attendre avant de parler. Ils ont raison.

Pendant près de cinq heures après la disparition du vol MH370 des écrans radar, des signaux auraient été repérés par un satellite de communication appartenant à une société britannique basée à Londres, la société Inmarsat. Des signaux sans données réelles, sans immatriculation.

« La nouvelle zone de recherche est donc élargie à l'océan Indien », déclare Jay Carney, le porte-parole de la Maison-Blanche.

Pendant les quarante-huit heures qui suivent, la Malaisie va démentir, un peu timidement. C'est à n'y plus rien comprendre. Pourtant, les sources semblent fiables.

Je retourne l'information dans tous les sens. Je me procure le *Wall Street Journal*. Selon les informations dévoilées, les enquêteurs considèrent que le transpondeur de l'avion, ce petit boîtier électronique embarqué permettant de localiser l'appareil, a pu être volontairement désactivé.

> Des enquêteurs américains pensent que l'avion de la Malaysia Airlines a continué de voler pendant plusieurs heures. Ces mêmes enquêteurs estiment que l'avion aurait pu voler jusqu'à cinq

heures après son dernier contact. Cette information a été confirmée par deux personnes. Des responsables américains du contre-terrorisme explorent la piste selon laquelle un pilote ou quelqu'un à bord a pu détourner l'avion vers une destination secrète après avoir intentionnellement coupé les transpondeurs.

L'avion aurait pu ainsi parcourir « en douce » des milliers de kilomètres pour atteindre l'océan Indien, la frontière pakistanaise ou la mer d'Arabie.

Dans cette confusion, l'armée malaisienne finit par admettre, sous couvert de certains témoignages anonymes, avoir effectivement détecté, via un radar militaire, dit « radar primaire », une anomalie à l'ouest de Penang. Une anomalie ? Cinq jours après la disparition de l'avion, on apprend qu'une « anomalie » aurait été détectée à l'opposé des recherches initiales ! Ça me rend dingue ! Comment peut-on concentrer des recherches pendant cinq jours à des milliers de kilomètres du lieu où l'avion a été détecté ? Et surtout, pourquoi nous l'a-t-on caché ?

Je l'apprendrai plus tard mais un radar primaire ne permet pas d'identifier un « contact ». Plus de transpondeur, donc plus d'identification possible. Il a été nécessaire de confirmer la corrélation de ce contact avec le MH370 en utilisant d'autres moyens, comme celui de comparer les performances de vitesse et d'altitude. Cela a pris deux jours supplémentaires.

Ce soir-là, je retiens que le vol MH370 de la Malaysia Airlines a peut-être continué de voler plusieurs heures après son dernier contact à 1 h 19 avec les contrôleurs aériens de la Malaisie. Douze secondes plus tard, il a disparu des radars. Un black-out ensuite, nous a-t-on affirmé pendant tous ces jours.

Il aura fallu attendre cinq jours pour apprendre dans la presse que le black-out du MH370 n'en était peut-être pas tout à fait un. L'avion détecté serait bien le MH370. Et il a continué de voler…

Mes interlocuteurs en France, le Dr Schmit du Quai d'Orsay et Jean-François Raudin de la Malaysia Airlines, gardent le silence. Je leur enverrai un mail demain pour leur demander ce qu'ils en savent. C'est irréel et complètement déraisonnable. L'espoir renaît. L'avion aurait-il pu atterrir quelque part ?

J'entends de nouveau Hadrien jouer de la batterie au premier étage.

Ambre jouer du piano dans sa chambre.

Laurence me parler de sa prochaine randonnée. Et me convaincre de nos prochaines vacances en famille dans un de ces lieux improbables qu'elle sait dégoter.

J’entends de la musique.

Je revois nos dîners. Les fous rires entre copains. Ceux de nos enfants qui refusent de dormir. Ils jouent, courent dans tous les sens, sont excités. Ils vivent les plus belles années de leur vie. Il est tard, on les engueule pour qu’ils aillent au lit. Ils passent d’une chambre à l’autre, ont toujours quelque chose à se dire, surtout lorsqu’il est l’heure de se coucher. On les borde, on les calme.

Il y a du bruit.

Il y a des rires, des larmes, des cœurs qui battent.

J’entends ma maison vivre à nouveau.

C’est dangereux, l’imagination.

C’est dangereux, l’espoir.

Je m’y engouffre.

15 mars 2014

La célébration pour Yan, Ambre, Hadrien et Laurence a lieu dans quelques heures. Je dois m'habiller, régler une multitude de choses.

Je dois envoyer un mail au Dr Schmit pour savoir où en est le Quai d'Orsay. Après avoir obtenu les documents mardi, je dois lui signifier notre décision de porter notre première plainte pour acte de terrorisme et détournement d'avion.

Je suis interrompu par un appel d'un agent de la Malaysia Airlines.

— Monsieur Wattrelos, regardez la télévision, il y aura un communiqué du Premier ministre malaisien à midi.

— Pardon ? Dans une heure ? De quoi s'agit-il ?

— Je ne sais pas mais c'est important, regardez.

— OK.

Je raccroche. Il est 11 heures du matin. Nous allumons la télévision. Je suis nerveux. Nous avons pourtant encore beaucoup de choses à vérifier pour assurer le bon déroulement de la cérémonie. Tant pis, cela attendra.

11 h 45 : nous sommes tous les quatre devant la télé.

13 heures : voilà une heure que nous sommes là. Rien ne se passe.

On attend une annonce importante concernant ma femme et mes deux enfants, et des présentateurs déroulent calmement leur programme habituel. Même la page météo m'énerve. Chaque minute qui passe me rend un peu plus dingue. On n'ose plus se parler. On a si peur de rater les précieuses premières secondes de la conférence de presse.

J'attends, je mange tout ce que j'ai sous la main.

13 h 20 : enfin, les images des caméras sautillent et se superposent, pendant que la retransmission en direct s'organise. Je découvre cinq personnes présentes autour d'une table de conférence. Je ne sais pas qui sont ces personnes, il n'y a pas de commentaire ou d'affichettes pour les présenter. La conférence est retransmise depuis Kuala Lumpur.

Le Premier ministre de Malaisie, Najib Razak, au milieu du groupe de table, prend la parole.

> « Concernant le vol MH370, toutes les communications de l'appareil ont été désactivées. […] le transpondeur a peu après été aussi coupé. L'appareil a ensuite fait demi-tour, avant de tourner vers le nord-ouest. Cela correspond à un acte délibéré à bord. Aujourd'hui, sur la base de données satellitaires brutes, nous pouvons confirmer que l'avion aperçu par les radars militaires était bien le vol MH370. À ce jour, quatorze pays, quarante-trois navires et cinquante-huit avions sont impliqués dans les recherches. […] La recherche du MH370 est entrée dans une nouvelle phase. […] nous mettons fin à nos opérations de recherche en mer de Chine méridionale et réévaluons nos forces actives dans ce nouveau périmètre. »

En d'autres termes, l'appareil a changé de trajectoire. L'appareil a coupé toutes ses communications, ne permettant plus aux radars civils et aux contrôleurs aériens de communiquer avec lui. Néanmoins, subsistaient les radars militaires et les communications satellitaires de cette fameuse société Inmarsat. Le lexique aéronautique les appelle des « pings ». Ces derniers envoient un signal. À la manière d'un portable éteint, ils continuent d'émettre. Toutes les heures, un « ping » est envoyé par une station terrestre jusqu'à l'avion par l'intermédiaire d'un satellite. Lorsqu'il reçoit ce signal, l'avion émet automatiquement une réponse indiquant qu'il est toujours connecté.

L'appareil aurait donc continué de voler pendant près de six heures…

Nous partons à la cérémonie complètement désorientés par cette annonce. Je suis en vrac, la tête remplie de données techniques. Je ne sais plus quoi penser.

Il y a du monde, beaucoup de monde, visiblement bien plus que le nombre d'invités prévu. L'ambassade a décidé de ne pas se limiter au listing que j'avais fourni. Je me dis qu'elle a eu raison. Laurence, Hadrien, Ambre et Yan méritent une salle pleine à craquer.

Dès l'entrée, il faut saluer beaucoup de gens, j'ai du mal lorsqu'on m'embrasse en me disant : « Je te comprends, j'imagine ta peine. »

Non, vous ne me comprenez pas. Vous n'imaginez pas ma peine.

J'ai encore plus de mal avec « mes condoléances ». J'ai envie de dire : « Nous n'avons pas de preuves de leur mort, s'il vous plaît, arrêtez d'employer ce mot. »

La cérémonie va commencer et il n'y a pas assez de chaises, des gens devront rester debout. La famille de Yan est là, je la rencontre pour la première fois. Malgré les circonstances, on arrive à se sourire. Ça fait du bien. Je les invite à s'asseoir au premier rang, tandis que la foule se presse.

L’ambassadrice est présente, elle demande si elle peut se mettre à côté de moi.

J’ai quand même apporté un gros cierge et une icône que Laurence et moi avions achetée en Russie quelques années plus tôt. Ambre aimait bien cette icône, elle priait de temps en temps devant.

Les amis de Laurence sont à la manœuvre.

Je suis plus serein.

Les chants me plaisent, la cérémonie est sublime, elle ne se déroule pourtant pas complètement comme je l’avais organisée. L’ordre des intervenants, les temps de parole… Les plus jeunes bousculent le programme. Ils veulent livrer leurs témoignages et parler. Ces mots d’ados, ceux des amis de mes enfants et de Yan, me bouleversent. Tandis que les plus âgés parlent de Laurence, Ambre, Hadrien et Yan au passé, les jeunes continuent de parler d’eux au présent, gonflés d’espoir. À l’image de leurs mots sur les réseaux sociaux.

Une jeune fille que je ne connais pas tient tout particulièrement à remercier Hadrien. J’apprends qu’à l’école, elle a un temps été rejetée par les autres élèves. Au micro, elle explique que mon fils l’a aidée à traverser cette période. En ne la rejetant pas, en la rassurant, Hadrien a lutté à sa manière contre la violence du harcèlement scolaire, ce terrible fléau dont nos ados sont parfois victimes sans même que nous, parents, le sachions. Il ne m’en avait jamais parlé.

Il n’y a pas de prêtre, et c’est tellement mieux. Les mots de chacun de ces enfants valent plus que tous les offices du monde. La représentation diplomatique de l’ambassade de France à Pékin a finalement consenti à nous prêter sa salle de réception afin d’accueillir nos amis et ceux de mes enfants.

Quarante-cinq minutes plus tard, autour d’un cocktail organisé par l’ambassade, je me sens moins seul au milieu de cette communauté d’expatriés, forte, chaleureuse et terriblement soudée. Face à la grande baie vitrée de ce bâtiment ultramoderne qui donne sur le jardin à la japonaise, j’ai besoin d’une diversion, même infime. L’émotion me saisit par à-coups. Sans prévenir, elle me paralyse. L’émoi s’engouffre comme un diable qui s’agrippe et ne me lâche plus jusqu’à ce que je parvienne à le chasser. Pour endiguer les larmes qui montent parfois, et bien malgré moi, en public, j’ai compris que je devais maîtriser ma respiration. La technique fonctionne. Il me faut ensuite repasser un par un les événements des derniers jours,

prendre pleinement conscience de ce qui m'arrive. Alors seulement l'émoi lâche prise, il me laisse tranquille et le raisonnement reprend le dessus. Cette technique m'accorde quelques heures de répit.

Je cherche du regard Alexandre, je ne le vois plus. Je n'aime pas ça. La dernière fois que je l'ai aperçu, il discutait avec des copains d'Hadrien, il m'a semblé le voir sourire, ça m'a rassuré. Je me fraie un passage dans la foule, je lève la tête pour inspecter la pièce, je scanne la salle entière jusque dans ses moindres recoins. Où est mon fils ?

Je le trouve recroquevillé dans un endroit isolé de l'ambassade, tout près des cuisines. Incapable de parler. Il ne veut plus voir personne. Face à sa détresse, je me sens mal de m'être un instant étourdi au milieu de tout ce monde, une coupe de champagne à la main. Alexandre a perdu sa maman, son unique frère et son unique sœur. Je suis un père sans réponse. Personne ne peut l'apaiser. Pas même moi.

Je suis impuissant.

Mais j'ai retrouvé Alexandre, je respire. Je l'entoure, il veut rester seul. Je lui promets de nous en aller rapidement. Avant de partir, j'aimerais saluer une dernière personne.

J'ai remarqué sa présence un peu plus tôt dans la soirée, au milieu de tous nos amis. Il y a tant de monde, je n'ai pas encore pu lui serrer la main. Je suis touché qu'il soit venu. Il n'a rien dit jusqu'à présent.

J'ai rencontré Monsieur B. il y a quelques mois en Chine dans des circonstances assez rocambolesques. Brut de décoffrage, mais intègre et fiable, cet homme m'a un jour littéralement sauvé la vie.

Résidant en Chine depuis des décennies, un peu barbouze sur les bords, ce Français a un carnet d'adresses impressionnant dans cette région de l'Asie. Quelques mois plus tôt, j'ai eu de gros problèmes avec un partenaire de travail qui s'était révélé appartenir à une branche de la mafia taïwanaise. J'avais déjà subi plusieurs menaces pour avoir voulu démanteler la petite entreprise de corruption qu'il était en train de mettre en place sur le dos de mon portefeuille d'investissement. Si je n'avais pas été étranger, et sans l'aide de cet homme, quelqu'un m'aurait probablement tranché la gorge.

Dans la salle de l'ambassade de France, alors que mon cœur et mon cerveau font les montagnes russes, je longe la grande baie vitrée pour aller serrer la main de cet homme. Il me regarde avec compassion.

Je m'attends à un message de condoléances.

Au lieu de quoi, il hésite un peu, tortille sa bouche, gêné peut-être, ou bien pour mieux peser ses mots.

— Bonjour, Ghyslain. Voilà, il y avait deux Awacs sur zone. Des avions Awacs immatriculés aux États-Unis. Les Américains savent ce qui s'est passé, c'est tout ce que je peux te dire.

Ce seront les seuls mots qu'il m'adressera ce jour-là.

Les Awacs sont des gros Boeing dotés d'un puissant système aéroporté de détection et de contrôle, qui permet de surveiller un vaste espace aérien. Ils repèrent tout. Certes, en temps réel, la présence d'un avion peut leur échapper, pour peu qu'ils ne soient pas dans la bonne « bulle » de manœuvre de l'appareil. Sur l'instant, il est donc possible que les pilotes d'Awacs ne s'en soient pas préoccupés. En revanche, leurs données radar sont enregistrées. Et ça, c'est une certitude, elles peuvent être récupérées.

Je range l'information dans un coin de ma tête.

Cette cérémonie marque la fin d'une semaine terrible et cauchemardesque. J'ai expérimenté, bien malgré moi, toute la palette des états que peut offrir la nature humaine en pareilles circonstances. L'espoir perfide en fait partie. La préparation de cette commémoration m'a permis de garder la tête froide malgré les événements. Depuis une semaine, dans ce cocon du 932 de la résidence River Garden, mon fils, ma sœur, ma belle-sœur et moi nous étions instinctivement protégés du monde extérieur. À présent, si je pense trop, je me retrouve à quelques centimètres d'un gouffre qui m'effraie. Ces huit derniers jours, les événements et les annonces contradictoires se sont enchaînés à toute allure, donnant lieu à une véritable cacophonie.

Je ne suis pas enquêteur, je crois en nos institutions, je crois à la coopération entre les États, je crois à la compétence des experts, à la toute-puissance de la technique. Je suis ingénieur, après tout. Mais depuis une semaine, de nouvelles zones d'ombre se sont invitées dans mon quotidien. Et si je me mets à trop réfléchir, la situation devient vertigineuse. Bientôt je vais devoir m'organiser, je le sais. Ma vie ne sera jamais plus la même. Face à la réalité, je vais devoir me présenter droit, les épaules hautes et les idées claires. Je vais devoir l'apprivoiser et sans doute la boxer, cette furieuse réalité. En même temps que ces peurs qui, je le sens, me guettent et ne vont pas manquer de me saisir. J'aimerais que cette cérémonie ne finisse jamais. Pouvoir continuer de m'oublier dans les poignées de main et les

bras bienveillants. Il y a encore de l'espoir, certains me le disent. Cet espoir, si infime soit-il, je veux m'y raccrocher. Voilà huit jours que Laurence, Hadrien et Ambre ne sont plus là. J'ai l'impression que ça fait une éternité.

Il n'y a aucune preuve de crash, alors le miracle est encore possible.

Tard dans la nuit, j'envoie un nouvel SMS à Laurence, Ambre et Hadrien. Comme je le fais chaque soir depuis toujours lorsque je suis loin d'eux. Depuis une semaine, mes SMS restent sans réponse mais je continue. J'ai besoin de croire que je peux toujours communiquer avec eux.

Je leur explique que nous allons rentrer en France, que nous les attendons.

Avant de partir, Alexandre et moi avons rédigé des mots pour chacun d'eux, que nous avons posés bien en évidence sur leurs oreillers. On leur souhaite un bon retour parmi nous. On leur exprime notre amour et le manque qu'ils créent par leur absence. Un mot pour chacun. Un mot pour Laurence, un mot pour Hadrien, un mot pour Ambre. Il y a longtemps, je leur ai fait le serment de ne jamais les abandonner.

Je repense à un poème signé mère Teresa et récité il y a quelques heures, lors de la cérémonie.

La vie est beauté, admire-la
La vie est félicité, profites-en
La vie est un rêve, réalise-le
La vie est un défi, relève-le
La vie est un devoir, fais-le
La vie est un jeu, joue-le
La vie est précieuse, soigne-la bien
La vie est richesse, conserve-la
La vie est amour, jouis-en
La vie est un mystère, pénètre-le
La vie est une promesse, tiens-la
La vie est tristesse, dépasse-la
La vie est un hymne, chante-le
La vie est un combat, accepte-le
La vie est une tragédie, lutte avec elle
La vie est une aventure, ose-la
La vie est bonheur, mérite-le
La vie est la vie, défends-la

En choisissant ce poème, je leur fais la promesse de rester debout.

Paris, 17 mars 2014

Il fait froid. J’ai déposé ma valise dans l’entrée, je ne l’ouvrirai pas avant un moment. Je me couvre et m’allonge quelques instants sur une des chaises longues en teck qui bordent la terrasse.

Ces transats, c’est Laurence qui les avait choisis. Tout comme cette maison en banlieue de Paris achetée en 2000, juste avant la naissance d’Ambre. Alexandre avait cinq ans, Hadrien trois. Avant d’accueillir notre troisième enfant, il nous fallait une maison à nous. Rien qu’à nous, rien qu’à eux. Un lieu pour les voir grandir, s’épanouir, se chamailler, se réconcilier, s’embrasser, faire des bêtises, se marrer, décorer des sapins, célébrer la vie. Une maison pour nous aimer, bâtir et resserrer jour après jour ces infimes liens du quotidien, de ceux qui demandent parfois bien du courage, de l’amour et pas mal de compromis. Des attaches fines qui deviennent d’épaisses cordes tissées les unes aux autres, plus solides que nous n’aurions jamais osé l’espérer. Nous regarder vieillir avec Laurence, voir se profiler la retraite, fêter nos cinquante ans de mariage. Nous trouver sacrément beaux avec nos rides.

Cette maison ne deviendrait pourtant jamais la maison du souvenir.

Nous y avons vécu trois ans à peine. Avant de déménager pour la Pologne, nous avons décidé de la garder comme pied-à-terre en France. J’ai ensuite été muté en Chine. Une vie « d’expats » comme tant d’autres. Laurence avait quitté son job dans le département marketing du groupe Hermès pour me suivre. Elle m’encourageait, elle aimait bouger. Les enfants adoraient leur nouvelle vie. Nous avions trouvé notre équilibre.

La vraie maison du souvenir, c’est celle de Pékin. Nous y sommes restés six ans. Le temps de cligner des yeux, j’ai vu mes enfants passer de l’école élémentaire au collège puis du collège au lycée. Avant de réaliser un jour qu’il n’y aurait plus de spectacle de fin d’année ni d’enfants déguisés en coccinelle. Qu’ils n’étaient plus tout à fait des enfants qu’on emmène au

zoo après leur avoir acheté un cornet de glace. Ils étaient devenus des ados. Notre déménagement pour la France, prévu en juin 2014, tombait bien. Nos enfants grandissaient. Bientôt, nos deux aînés seraient en études supérieures. Alexandre était déjà à Paris depuis plus d'un an, nous allions nous rapprocher de lui. On ne voulait plus les ballotter. Ni rester à l'étranger et les regarder partir un par un. Notre plan de vie, imaginé quatorze ans plus tôt, fonctionnait à merveille. On allait se poser tous ensemble dans cette maison près de Paris. Elle serait enfin notre « maison de famille ».

L'histoire s'arrête là.

Le 8 mars 2014, Laurence, Hadrien et Ambre ont disparu.

Il n'y aura pas de maison de famille dans les Yvelines.

On ne déménagera jamais en juin tous ensemble.

On ne se regardera pas vieillir, Laurence et moi.

Le ciel est clair, il fait frais. Assis sur ce transat en teck, j'attrape mon téléphone portable. J'ai trois nouveaux messages, ils proviennent de ma sœur, de ma belle-sœur et d'un ami. Ce dernier vit à deux cents mètres et veut me voir. Je l'appellerai demain. Mes voisins ont déposé des fleurs devant ma porte, je devrais peut-être les mettre dans un vase. Je ne suis pas très doué avec les fleurs. C'est Laurence qui s'occupait de ça.

Dans le répertoire de mon téléphone, je clique sur leurs noms, Ambre, Hadrien, Laurence, et leur envoie à chacun un SMS.

« Je suis rentré à Paris. Je vous attends, où êtes-vous ? Je vous aime. »

Je regarde un long moment ces trois SMS envoyés. Pas de réponse.

L'avion a fait son demi-tour et a continué de voler plus loin. Longtemps. Jusqu'où ?

Toujours sur mon téléphone, je relis un mail adressé plus tôt à monsieur Schmit, mon interlocuteur du Quai d'Orsay. Après une semaine d'attente insupportable, nous avons tous besoin de connaître les moyens engagés par la France pour retrouver nos disparus. Dans les communiqués de la Malaysia Airlines, jamais la France n'est mentionnée. J'attends des réponses.

> Bonjour,
>
> Vous vous êtes présenté comme mon interlocuteur au Quai d'Orsay. […]. La France semble totalement inexistante dans cette affaire alors que quatre de nos compatriotes ont disparu. Le silence du Quai d'Orsay sur la recherche est total. Pouvez-vous demander à Monsieur le Ministre, Monsieur Laurent Fabius, de nous éclaircir en la matière ?
>
> Je vous remercie de m'informer par retour.
>
> Ghyslain Wattrelos.

Le lendemain, nous sommes reçus par Alexandre Ziegler, le chef de cabinet du ministre des Affaires étrangères. Il a été pendant un temps attaché culturel à Pékin. Je ne l'ai jamais rencontré, mais Laurence le connaissait. En tant que correspondant de l'ambassade, il collaborait régulièrement avec le lycée français. Ma femme étant très impliquée dans les associations de parents d'élèves, ils s'étaient croisés. Nos enfants se connaissaient également.

C'est la première fois que je me rends au Quai d'Orsay. Pascale et moi sommes accueillis dans la salle de la cellule de crise, située un peu à l'arrière du bâtiment principal. La famille franco-chinoise de Yan est associée à cet entretien. Ils vivent à Paris, ils sont donc présents.

La pièce est assez banale et fonctionnelle. On nous dirige ensuite vers un autre monde : celui des gens importants. Là, je croise des hommes en queue-de-pie, les bras chargés de parapheurs. J'ai l'impression de pénétrer dans un autre temps. Ça me paraît ridicule. Les couloirs de la diplomatie française ont de la moquette vraiment très épaisse. En foulant les ors de la République, je me demande si j'ai chaussé les bons souliers.

Derrière son superbe bureau donnant sur les jardins du Quai d'Orsay, Ziegler se montre sincèrement désolé. Peu bavard, il tente de nous rassurer avec les moyens du bord, en usant d'innombrables phrases banales, frustrantes, figées.

— On est avec vous. On est là pour vous aider. Le ministre Laurent Fabius est parfaitement au courant de la situation. Nous mettons tout en œuvre. La France est derrière vous.

Dans l'entrebâillement de la porte, j'aperçois Laurent Fabius. Il nous serre la main. Il s'excuse de sa précipitation, il est entre deux réunions européennes.

— Il était important pour moi de vous saluer et de vous réitérer notre soutien inconditionnel.

La suite n'est guère plus originale. Toujours cette même phrase, ces mêmes mots.

— On est derrière vous, on est en train de mettre en œuvre tous nos moyens diplomatiques. Je vous promets qu'on ne sait rien de plus que vous.

Je ne me rappelle pas qu'il nous ait dit autre chose. Il a écouté nos interrogations. Il est ensuite reparti à ses affaires européennes.

Laurent Fabius est resté dix minutes.

Les premiers jours à Paris s'étirent. Ils sont à la fois effroyables et complètement insensés. Je redoute la traversée de ce printemps 2014. J'ai du mal à trier mon courrier dont la pile grossit sur la table de la cuisine. Les factures s'empilent. Un avis d'imposition me rappelle que je suis, en principe, marié et père de trois enfants en pleine santé.

Je décide d'aller voir un psychiatre. C'est le premier d'une longue liste de rendez-vous ratés avec ces médecins de l'âme. Ce médecin est référent de la cellule d'urgence médico-psychologique de Paris, il s'occupe de la prise en charge des rescapés des attaques terroristes. Il me reçoit dans son bureau situé non loin de l'hôpital Necker, dans le XV^{e} arrondissement de Paris. Au milieu de son désordre poussiéreux encombré de vieux et récents dossiers, il n'y a pas la moindre chaise pour s'asseoir. Je ne sais pas où me mettre. Rien de grave. Il finit par me dégoter un siège récupéré dans le couloir. Je dégaine mon histoire. Ça se passe bien. Je parle, ça sort tout seul, jusqu'à ce que je relève la tête… Un léger problème vient alors contrarier ma toute fraîche inspiration. Je comprends que mon interlocuteur s'est tout bonnement endormi. Pour le réveiller, je dois parler fort. Je ne lui en veux pas. Peut-être avait-il passé une mauvaise nuit ? Je sais que cet homme est doué, il a sorti de nombreuses personnes du marasme. Malgré tout, je lui propose d'en rester là.

Je ne lâche pas et continue mes pérégrinations avec les psychiatres, j'enchaîne les rendez-vous. Compte tenu de mon histoire, ils acceptent de me recevoir rapidement. Si je refuse les prescriptions médicamenteuses, me confier à un professionnel me semble important. Cette fois-ci, j'ai rendez-vous avec une psychiatre. Une femme chaudement recommandée par une connaissance. J'ai rapidement laissé tomber lorsqu'elle m'a demandé de lui raconter mon enfance, ainsi que le rapport que j'entretenais avec mes parents. Je voulais parler de l'absence de Laurence, d'Hadrien et d'Ambre, tandis qu'elle revenait sans cesse sur ma petite enfance. Exit.

Le troisième n'était pas mal du tout. Mais c'était le médecin de Pascale, ma belle-sœur. Dans ces conditions, impossible de poursuivre. Un peu à contrecœur, j'ai dû lui signifier mon départ.

J'arrête un temps avec les psychiatres et décide de faire des aménagements dans la maison. Je dresse une liste de travaux à envisager. Il y a ce sous-sol en mauvais état, l'abri au fond du jardin qui part en lambeaux, la cuisine et les salles de bains un peu vieillottes, la cheminée à retaper. C'est bien, comme idée. Je vais tout rénover. Je vais aller chez

Leroy Merlin, faire les magasins de déco, de cuisine, lancer des demandes de devis. Ce sera une douce activité. Elle me permettra de ne plus réfléchir. Et puis comme ça, s'ils reviennent, au moins la maison sera nickel. Laurence sera bluffée. Je l'imagine me traiter de fou en voyant le résultat. Avant de m'embrasser.

Il y a quelques jours, je sombrais. À présent, je me nourris de ce dangereux espoir. J'y pense tout le temps. *L'avion a continué de voler.* Je me répète cette phrase en boucle. *L'avion a continué de voler.* Et s'ils revenaient ? J'y pense, je m'y accroche, et puis je m'effondre, assommé par cet espoir irrationnel que je tais.

18 mars 2014

Avant de rénover, je dois envoyer un mail. Demain, je reprends mon travail chez Lafarge.

Je vais retrouver mon bureau au siège, près de la porte Dauphine. Je n'y suis plus retourné depuis le 7 mars 2014. Je vais revoir tous ces collègues que je côtoie depuis plus de quatorze ans.

Je vais retrouver ce petit bureau du quatrième étage donnant sur les ambassades du Portugal et de Libye, je vais passer de réunion en réunion, appeler mes interlocuteurs dans tous les pays du monde, l'Asie le matin, les Amériques le soir, aller déjeuner avec les copains.

Mais oui, c'est exactement ça que je veux ! Je veux aller chez Leroy Merlin le week-end, parler budget, stratégie, fusions-acquisitions la semaine. En fait, ce n'est pas tout à fait vrai, je ne suis pas sûr de vraiment vouloir tout cela. Mais je n'ai pas le choix. Il faut que j'avance, il faut que je montre à mon fils que la vie continue. Mais comment vais-je pouvoir croiser le regard de tous ces gens ? Je ne veux pas de leur pitié. Bien sûr, je voudrais recevoir une forme d'empathie, mais sans qu'elle dépasse les limites du raisonnable. Avec des mots qui ne font pas de bruit, des regards qui ne coulent pas.

D'abord parce que je suis pudique. C'est ma nature. Ensuite, parce que si mon bureau devient l'antre de mon malheur, je n'y survivrai pas. Je ne veux pas que les larmes me viennent parce qu'on me parlera soudain de ma famille. Pour ne pas m'effondrer, je dois cloisonner. Si toutes les sphères de ma vie s'emparent de mon histoire, alors je n'aurai plus de soupape et je deviendrai dingue.

J'envoie un mail à la directrice des ressources humaines en lui demandant de le transférer à l'ensemble des employés du siège. Ce qu'elle fera le soir même.

Chers collègues,

J’ai été très sensible à vos nombreux messages de soutien et de partage ainsi qu’à vos prières dans l’épreuve que je traverse avec mon fils.

L’heure est à l’attente et toute spéculation serait vaine aujourd’hui.

Je serai de retour ce mercredi aux Belles-Feuilles.

Vous voudrez bien pardonner mon souhait d’orienter nos discussions uniquement sur le plan professionnel et éviter ainsi de raviver l’émotion qui m’envahit.

Vous remerciant de votre compréhension et dans l’attente de nous revoir bientôt.

Ghyslain.

Grâce à ce mail, ma « rentrée » se passe relativement bien. Les gens respectent globalement mon souhait. Personne ne prend le risque d’évoquer le fait que je viens de perdre à peu près la totalité de ma famille. J’ai gardé les mêmes responsabilités, mais je sens bien que mes supérieurs sont inquiets à mon sujet, ils ne sont pas tranquilles. Ils m’ont assigné un certain nombre de personnes pour m’assister.

J’essaie de travailler comme un forcené, deux fois plus. Un après-midi, je déroule le plan d’investissement de ce nouveau site sur lequel Lafarge est en train de poser des billes. On parle chiffres. Autour de la table ovale, tous sont en train de discuter d’un gros projet situé sur l’île de La Réunion. Il faut investir pour pouvoir participer à la construction de la route du littoral. Je décroche. Je fais semblant d’être là, mais je ne suis plus là. Ça a l’air pourtant très sérieux, leur affaire.

Pourquoi faire autant de réunions ? Pourquoi tant de personnes autour de la table ? Pourquoi ne pouvons-nous pas être plus simples ou plus rapides avant que sonnent 16 heures ? Ça n’en finit pas.

Mon téléphone portable vient de vibrer. Nouveau mail.

Chaque jour, à 16 heures précises, la Malaysia Airlines envoie un communiqué aux familles. Du style : « Deux possibles débris ont été repérés au large de l’Australie. L’un des deux objets détectés par images satellite fait vingt-quatre mètres de long. »

Tous les jours à 16 heures, mon monde s’arrête encore un peu plus. Comment font tous ces gens pour continuer de parler « stratégie financière » ?

La vie reprend. Elle surgit de partout. Tout autour de moi, la vie continue, elle me submerge. Il y a des fleurs, des lumières, de la musique dans chaque recoin de supermarché. Des sourires dans la rue. Des enfants, des éclats de rire. Des humoristes à la radio le matin. Des débats sur les négociations de l’assurance-chômage, les élections municipales… Les médias se demandent s’il faut devenir végétarien. Il y a ce facteur qui déboule en sifflant, ces

voitures qui klaxonnent, ces gens qui s'aiment, qui vont au théâtre, pendant que d'autres couples s'engueulent pour une couleur de peinture.

Pourquoi personne ne parle de mon avion ? On ne devrait parler que de ça, comment tous ces gens peuvent-ils prendre l'avion chaque jour sans se soucier de ce qui est arrivé à ce foutu Boeing ?

Suis-je devenu un sombre personnage, au milieu d'un gigantesque arc-en-ciel ?

Le lendemain, le journal de France 2 présenté par David Pujadas ouvre son édition sur la disparition du vol MH370.

« Les images sont floues, imprécises, mais elles constituent la piste la plus sérieuse jusqu'ici pour retrouver la trace de l'avion de la Malaysia Airlines. Deux gros objets ont été repérés par satellite. Très loin de la trajectoire initiale de l'appareil. Les navires de recherche n'ont pas encore pu les approcher. Les images satellite ont été prises il y a quatre jours. Il a fallu ensuite les analyser. »

John Young, le responsable de l'autorité australienne pour la sécurité maritime, s'exprime à son tour brièvement lors d'un point presse.

« C'est une piste. Sûrement la meilleure que nous ayons eue jusque-là. Mais nous devons aller là-bas, les trouver, les récupérer, les analyser pour savoir si c'est intéressant ou pas. »

Les objets ont été repérés à deux mille deux cent soixante kilomètres au sud-ouest de la ville de Perth, en Australie, en plein cœur des quarantièmes rugissants. La piste est jugée sérieuse. Un navire militaire britannique, le HMS Echo, est attendu en renfort sur les lieux.

À cet endroit, l'océan peut atteindre six mille mètres de profondeur. Pourquoi ces images arrivent-elles si tard ? Les clichés datent du 16 mars 2014.

Les experts expliquent qu'entre le moment de la prise de vues et les conclusions de l'analyse, il y a un délai.

Souvent, je découvre les « rebondissements » en même temps que le grand public. Le Quai d'Orsay m'informe assez peu des avancées de l'enquête internationale supervisée par la Malaisie. Et quand, de son côté, la Malaysia Airlines envoie son point quotidien aux familles, simultanément elle informe les médias par le biais d'un communiqué de presse. Il m'est parfois arrivé de découvrir une information en lisant une dépêche AFP, avant même d'avoir pu consulter ma boîte mail.

Deux jours plus tard, un nouvel objet long de plusieurs mètres est repéré dans le même périmètre. Je suis devant mon écran de télévision et ce sont les journalistes en duplex qui me l'apprennent. L'information, jusque-là tenue secrète par les autorités chinoises, est révélée au grand jour lors d'une conférence de presse.

Le week-end suivant, je vais me reposer en Normandie chez mes beaux-parents. Le samedi après-midi, je suis dans leur jardin lorsque M. Ziegler, le chef de cabinet du ministre, m'appelle. Quand je vois ces numéros du Quai d'Orsay s'afficher sur mon portable, mon cœur s'arrête. Ça y est, on les a retrouvés, vont-ils rentrer sains et saufs à la maison ? Toujours ce dangereux espoir.

— La France a utilisé ses satellites pour prendre des photos de la zone de recherche. Demain, nous aurons des images très précises de la zone. Grâce à cette technologie on peut voir un scooter sur la place de la Concorde, m'assure Ziegler.

Je raccroche à peine quand je surprends un type en train de me filmer au-dessus de la haie. Je sors du jardin et vais trouver ce cameraman. Je lui demande de me foutre la paix et de ne pas diffuser ces images. Son rédacteur en chef m'appellera quelques heures plus tard pour s'excuser.

Le lendemain, les Français font donc leur annonce tonitruante. En réalisant des « échos radar » dans cette même zone, leurs images satellite ont repéré des débris.

Sans doute M. Ziegler, hier, s'est-il légèrement emballé ? Les images des satellites français que j'ai pu visionner peu après ne pouvaient être plus floues. En réalité, la précision de ce système français est si jalousement gardée que seules des images basse définition sont autorisées pour transmission aux parties civiles.

L'Australie, la Chine, et maintenant la France. Les États, les journalistes, les curieux, tout ce petit monde semble se gargariser autour des images satellite. Le mot « espoir » revient dans toutes les déclarations. Jusque dans les mots du Premier ministre australien de l'époque, Tony Abbott :

« Il est encore trop tôt pour en être certain, mais nous avons de toute évidence des indices crédibles. Il y a un espoir croissant. »

Je ne supporte pas l'utilisation de ce mot « espoir ». Comment peut-on parler de l'espoir de trouver des débris, alors que pour moi c'est tout l'inverse. Un débris signifie la fin de tout espoir.

L’attention du monde entier se porte sur cette zone sud de l’océan Indien, dans laquelle sont récupérées un certain nombre de ces images, représentant des formes variées d’objets pouvant laisser croire à un dénouement. La société Inmarsat se frotte les mains, le périmètre correspond à ses calculs. Impossible cependant de savoir si ces formes concentrées dans le même secteur appartiennent bien à notre avion.

Et de fait, jamais aucun débris ne sera retrouvé dans cette zone. Lorsque les bateaux ou les avions arrivent sur les lieux repérés par les satellites, plus de débris. Même ceux de plus de vingt mètres de long se sont volatilisés en quelques heures.

Ne pas retrouver de débris flottants quelques jours après un crash, c’est du jamais vu dans l’histoire de l’aviation civile.

Le MH370 a disparu depuis plus de quinze jours. Les boîtes noires, qui sont de couleur orange comme leur nom ne l’indique pas, émettent pendant trente jours, sur une portée de deux kilomètres.

Leur signal devrait donc cesser début avril. Plus tard, l’enquête m’apprendra que l’une des batteries des deux boîtes noires du MH370 n’avait pas été changée, ni chargée. Son autonomie avait donc de fortes chances d’être bien inférieure à trente jours.

Le journal *TheTelegraph* révèle l’ultime conversation entre les pilotes et la tour de contrôle de l’aéroport de Kuala Lumpur.

1 h 19 : « *All right, good night.* »

« Très bien, bonne nuit. »

La phrase est confirmée par les autorités malaisiennes, avant d’être infirmée. Pour une raison obscure, les autorités se sont emmêlé les pinceaux. La conversation réelle en anglais a été traduite en malais, puis du malais vers l’anglais. Ce n’est qu’en reprenant l’enregistrement qu’on s’apercevra de cette différence. C’est finalement la bande audio dévoilée qui fournira la version officielle et définitive retenue des derniers mots du copilote :

« *Good night Malaysian Three Seven Zero.* »

Face à ces annonces, face à la douleur ou à l’espoir infime qu’elles engendrent, nous sommes tous différents, je le comprendrai plus tard. Ma façon de réagir est-elle la bonne ? C’est en tout cas, à ce moment-là, la seule que je conçoive. En revanche, celle de certains de mes proches m’agace.

On m’a élevé en m’expliquant qu’il ne fallait pas se plaindre. Alors, je ne me plains pas. Je reste concentré, je travaille, je tais mes émotions. Le soir, je me noie dans le flux d’infos des journaux télévisés. La nuit, je surfe sur Internet en lisant les commentaires de passionnés, d’experts sérieux ou improvisés ; il y a un paquet de retraités de l’aéronautique dans ces forums liés au MH370. Je me coupe du monde, je m’enferme, je m’isole, tout en continuant de vivre ma vie le jour, comme si de rien n’était. Je dissimule.

Je ne comprends pas mes parents qui tous les soirs se noient dans des dîners interminables avec leurs amis. Avec cette histoire, ils sont très sollicités. Une sorte de réseau de solidarité s’est créé autour d’eux. Chaque fois que je les vois, ils s’empressent de m’expliquer à quel point leurs amis sont formidables.

Du côté de mes beaux-parents, c’est tout l’inverse. Ils ont cessé leurs activités. Sobriété, vie d’ascètes. Arrêt sur image. On s’enferme, on ne bouge plus. On attend. On ne veut voir personne.

Ça m’énerve tout autant.

J’ai envie de leur dire : « Mais vivez, bon sang, la vie doit continuer ! »

Je suis devenu un impitoyable juge des émotions.

Je m’aperçois qu’il m’est devenu difficile de communiquer normalement avec mes proches. Je vois bien qu’ils ne savent pas comment réagir. Ils n’ont pas toujours la bonne réaction ni les bons mots, et ça m’énerve. Sur le coup, je les juge, je suis en colère, je leur en veux. Ils essaient de bien faire malgré quelques maladresses, mais je suis devenu si difficile à cerner. Je ne sais pas ce que je veux. Je veux me distraire, les voir, mais pas trop. Je veux que l’on parle de mon histoire mais pas trop… Les seules personnes qui m’apaisent sont mon fils Alexandre et ma sœur Anne-Sophie. On semble vivre la même chose, on se comprend. Et puis il y a deux amis proches. Mon meilleur ami Hervé et la meilleure amie de Laurence, Caroline. Ils vivent l’un et l’autre à trois cents mètres de chez moi. Ils sont présents sans être envahissants, se montrent d’une délicatesse incroyable. Toujours disponibles, la nuit comme le jour. Leurs visages m’éclairent. Leur patience infinie et leurs paroles apaisantes désamorcent mes angoisses. Elles réamorcent mon indulgence.

Alexandre, Anne-Sophie, Hervé et Caroline sont là. Ils sont ma boussole.

24 mars 2014

J’ai rendez-vous au Quai d’Orsay à 16 heures. On nous a annoncé une réunion à caractère informatif pour nous expliquer, je cite, « des éléments d’ordre technique ».

La précision a sa petite importance. Il n’est donc pas question de révélations, ni de point sur l’enquête malaisienne.

Le directeur du centre de crise, Didier Le Bret, est maintenant mon interlocuteur principal. Ce fin politicien semble promis à un avenir brillant. Je le trouve à la hauteur. Même si, très vite, bien d’autres actualités douloureuses viendront s’ajouter à son agenda. Au milieu de ce chaos, Didier Le Bret restera toujours disponible.

Il est prévu que les experts du BEA soient également présents à cette réunion.

Il est midi. Avant de me rendre au Quai d’Orsay, je dois encore boucler un dossier, assister à une réunion chez Lafarge, grignoter quelque chose pour tenir. J’ai peu dormi, je n’ai rien avalé depuis hier à part quelques cafés, mon taux de glycémie baisse. Je me sens faible.

Dans cette salle de réunion au siège de Lafarge, je suis en train de parler, on évoque de nouvelles perspectives pour le groupe. Sur la table, je vois mon portable vibrer. Un SMS. Rien ne presse, j’ai le temps. Ça doit être ma belle-sœur qui cherche à me joindre pour que l’on se retrouve avant notre rendez-vous au ministère. Le téléphone continue de clignoter, il y a d’autres messages, un appel, deux appels, trois appels. Ça vibre, ça clignote, beaucoup trop. J’abrège mon intervention, cède la parole. Je dois ouvrir le premier SMS. C’est un message de la Malaysia Airlines. Il n’est pourtant pas 16 heures. En principe leur point me parvient toujours par mail. Je n’ai jamais reçu de point par texto avant aujourd’hui.

« La Malaysia Airlines a le profond regret de vous annoncer qu’il faut considérer, selon toute vraisemblance, que le vol MH370 a été perdu et

qu’aucun de ses occupants n’a survécu. Comme vous l’entendrez dans l’heure prochaine par la bouche du Premier ministre malaisien, nous devons désormais accepter que toutes les preuves suggèrent que l’avion s’est écrasé dans le sud de l’océan Indien. »

Ce 24 mars 2014, les familles des deux cent trente-neuf passagers du vol MH370, où qu’elles se trouvent sur la Terre, ont reçu au même moment ce macabre SMS.

Qui, dans l’organigramme de la Malaysia Airlines, a validé le fait de nous envoyer un SMS pour nous expliquer que nos proches étaient « selon toute vraisemblance » morts ?

En pleine réunion, je lis que l’avion est tombé à l’eau et que ma femme et mes enfants ont péri dans l’océan.

En pleine réunion.

Je suis calme. C’est le calme de la colère.

Le monde s’écroule.

Ils viennent de mourir pour la deuxième fois.

Dans une heure, le Premier ministre malaisien Najib Razak va tenir une conférence de presse qui sera retransmise en direct. J’appelle le Quai d’Orsay. J’aurais aimé qu’ils m’appellent, qu’ils me donnent quelques débuts d’explication ou, mieux, que ce soit eux qui me délivrent cette information. Au vu de ce qui se passe, je décide d’annuler notre réunion. Je fonce chez moi.

Ont-ils retrouvé l’avion ? Une boîte noire ? Des corps flottants ? Cette dernière image me hante, elle me terrifie. Je la chasse rapidement de ma tête.

Je suis effondré. Je saute dans ma voiture. Je dois retrouver Alexandre, l’entourer. Je veux être chez moi pour cette conférence de presse, certainement pas au bureau, pas dans ma voiture non plus.

Avec un léger retard, Najib Razak prend la parole. La conférence de presse est retransmise en direct sur les chaînes info.

« J’ai eu des informations de la part des représentants de l’Air Accidents Investigation Branch du Royaume-Uni. Ils m’ont appris qu’Inmarsat, la société britannique qui a fourni les données de satellite indiquant les corridors nord et sud, a effectué d’autres calculs sur ces données. Grâce à un type d’analyse jamais utilisé dans une enquête de ce genre, ils ont été en mesure de faire la lumière sur la trajectoire de vol du MH370.

Sur la base de leur nouvelle analyse, Inmarsat et le AAIB ont conclu que le MH370 a volé le long du corridor sud, et que sa dernière localisation était au milieu de l'océan Indien, à l'ouest de Perth. C'est un endroit isolé, loin de tous les sites d'atterrissage possibles. C'est donc avec une profonde tristesse que je dois vous informer que selon ces nouvelles données, le vol MH370 a fini dans l'océan Indien sud. »

Comment peut-il être aussi affirmatif ? De quels calculs parle-t-on ? Aucune épave n'a été retrouvée !

Ils sont, selon la Malaisie, « vraisemblablement » morts.

Jusqu'ici, je me laissais ballotter au gré de mes insomnies, de mes colères. Repérant une à une les contradictions dans les recherches, les déclarations et jusque dans les mails officiels que je recevais. Ne sachant quoi faire, je finissais par laisser filer, laisser dire. Neuf avions militaires, quatorze navires et trois appareils quadrillaient la zone du sud de l'océan Indien. La Malaisie était en charge de l'enquête, l'Australie prenait la main côté recherches et le Royaume-Uni, via les « pings » d'Inmarsat, dictait la route que les deux autres semblaient suivre aveuglément.

Jusqu'ici, je ne m'étais pas particulièrement intéressé au contenu de notre plainte déposée à Pékin par Pascale. C'était elle la professionnelle du volet juridique. Je constatais l'immense inertie de la France dans cette affaire et déversais mon exaspération sur le Dr Schmit et M. Le Bret, faute d'avoir le numéro de portable de Laurent Fabius. Je continuais de me tenir éloigné des journalistes. Certains m'envoyaient pourtant de longs mails très touchants.

Jusqu'ici, j'étais sous le choc. Incapable d'envisager la traversée de ce triple deuil. J'étais harassé, dispersé. Mon monde intérieur était devenu chaotique. J'étais seulement capable de travaux manuels dans la maison. Au bureau, j'étais en mode automatique, m'efforçant d'être à la hauteur de mon nouveau poste de directeur stratégie chez Lafarge. Mais je tanguais. Je finissais par chavirer et, vers 4 heures du matin, je m'écroulais. Il s'est alors produit une chose tout à fait inhabituelle. Au lieu de m'achever, le SMS du 24 mars de la Malaysia Airlines a aiguisé ma conscience. La douleur fut si violente, tel un électrochoc. Elle m'a réveillé.

Lorsque nous avions célébré les personnalités de Laurence, Ambre et Hadrien à Pékin, je leur avais promis de rester debout.

Et cette promesse, j'allais la tenir.

J'étais déterminé. À terre, mais fort. J'allais me battre. Pour eux. Pour Alexandre.

6 avril 2014

Vingt-neuf jours après la disparition, nous commençons à perdre espoir de repérer les boîtes noires censées émettre seulement pendant trente jours.

Un premier patrouilleur, une frégate chinoise nommée *Haixun 01*, annonce avoir détecté un signal émettant à 37,5 khz, la fréquence utilisée par des enregistreurs de vol, les boîtes noires. Le lendemain, lundi 7 avril, c'est au tour de l'Australie de faire état d'un « événement acoustique » à cinq cents kilomètres plus au nord. Les experts y vont de leurs petits commentaires. Les autorités australiennes veulent croire à une avancée de l'enquête.

Les Chinois préviennent qu'ils ne pourront pas analyser le signal car ils ne l'ont pas enregistré ! Quant aux Australiens, il leur faudra un mois pour déclarer que la fréquence n'était pas la bonne et que le bruit venait de leur propre bateau !

Un peu plus d'une semaine plus tard, l'*OceanShield*, ce bâtiment australien qui sillonne l'immense zone de recherche, aurait détecté une nappe de carburant. Le kérosène étant très volatil, il serait étonnant que ce dernier provienne de l'appareil disparu trente-huit jours plus tôt. Mais encore une fois, peu importe. Le kérosène serait-il devenu subitement moins volatil au point que l'on puisse faire valoir une possible avancée spectaculaire et inespérée ?

Peut-on encore parler d'incompétence lorsqu'il y a autant de « bras cassés » concentrés au même endroit ? Une telle somme d'approximations venant de personnes ou d'organisations aussi sérieuses ne peut plus être de l'incompétence. Cela devient de la manipulation. J'en suis persuadé.

Depuis peu, il n'y a plus que l'Australie qui communique sur le MH370. La Malaisie, officiellement en charge de l'enquête selon les règles de l'OACI, se tait. Au fond, la Malaisie est bien contente de laisser le « bébé »

à l'Australie qui contrôle donc tout. Officieusement. En réalité, elle n'est en charge que de la partie « coordination des recherches ».

Dans l'inconscient collectif, le travail de communication commence à fonctionner. On a suivi l'avion avec Inmarsat, on a *vu* des traces de kérosène, on a *vu* des débris flottants, on a *entendu* les boîtes noires : aucun doute, l'avion est bien là, au fond de l'océan !

Le problème, c'est que les informations relayées ne comportent pas le début de la moindre preuve.

Les boîtes noires cessant d'émettre au bout de trente jours, les opérations de détection des signaux prennent fin. Place aux robots sous-marins.

Finalement, après trente-huit jours, la seule chose que l'on sache avec certitude, c'est que l'avion n'est jamais arrivé à destination.

Je suis déterminé. Je deviens remuant. Je veux tout connaître, tout savoir, tout comprendre. Moi qui, il n'y a pas si longtemps encore, étais agacé par le comportement de mes parents qui enchaînaient les dîners, voilà que je m'y mets à mon tour. Lorsque mon fils reprend les cours début avril, je m'organise pour aller chaque soir à gauche, à droite, chez des copains.

Je refuse de cohabiter un jour de plus avec le silence plombant de cette maison. Mes amis sont ravis de m'ouvrir leur porte. Je sors tous les soirs, je me nourris mieux, trop. Je prends du poids. Je dors toujours aussi mal, mais je vis. La journée, il y a des ouvriers à la maison, j'ai entrepris des travaux de rénovation de plus grande envergure. Ils font du boucan, c'est parfait.

Le bruit m'aide à réfléchir. Il me tient loin du vide.

Je fais le tri dans les mails. Je me plonge dans les déclarations officielles.

Pour avancer, il faut agir sur deux terrains.

Il y a le terrain juridique, que je sous-estimais. Il est indispensable pour acter les choses, laisser des traces, engager des procédures et éventuellement obtenir des documents des enquêteurs officiels.

Il y a le terrain de l'investigation en « sous-marin ». Je ne suis pas encore prêt à entrer en contact avec les journalistes, ni avec le groupe des « MHistes » comme les surnomme le Web. Leurs théories et leurs analyses n'en sont pas moins captivantes. « La nuit, l'ivrogne qui a perdu ses clés s'obstine à les chercher sous un lampadaire parce que c'est là qu'il y a de la lumière », écriront quelques mois plus tard Michel Delarche et Jean-Marc Garot dans leur ouvrage intitulé *Le Détournement du MH370*. La phrase résume habilement la situation. Les « MHistes » anonymes cherchent dans

l’ombre, tandis que les officiels se concentrent sous la lumière du « lampadaire » Inmarsat. Sans aucun résultat.

Je décide pour le moment de me pencher sur la partie juridique.

Après notre première plainte déposée le 14 mars 2014 à l’ambassade de Pékin pour acte de terrorisme, nous déposons, Pascale et moi, le 5 mai 2014, une nouvelle plainte avec constitution de partie civile demandant la nomination d’un juge d’instruction de la section antiterroriste pour enquêter sur le détournement du vol MH370.

Le 9 mai 2014, c’est Quentin Dandoy, juge d’instruction du tribunal de grande instance de Paris, qui sera finalement saisi pour « infraction d’homicide involontaire », le parquet refusant pour l’instant de requalifier les faits en détournement d’avion ou acte de terrorisme. Il aura fallu à la France deux mois pour nommer un juge. S’il s’agit vraiment d’un acte de terrorisme, c’est un peu tard pour réagir, beaucoup de traces ont déjà dû être effacées.

Je rencontre le juge une première fois dans son bureau sur l’île de la Cité, à Paris, dans ce superbe Palais de Justice à côté de la Sainte-Chapelle. Après avoir emprunté un petit escalier en colimaçon, j’accède à un bureau délabré, vieillot. La greffière tape nerveusement mes propos sur son ordinateur. C’est la première fois que j’ai affaire à un juge. J’ai le trac. Je rencontre un homme empathique, sympa. Après avoir fait le point, je me risque à lui poser ma première question. Je suis direct.

— Monsieur le juge, je me heurte à une omerta depuis le début. Y compris de la part de la France. Concrètement, quels moyens avez-vous à votre disposition pour m’aider ? Et en avez-vous vraiment ?

— C’est compliqué. Je dois déposer des demandes officielles auprès de la Malaisie. J’aimerais demander un rapport à la gendarmerie du transport aérien d’abord.

C’est la procédure habituelle. Un juge instruit. Il ordonne donc les enquêtes qui lui semblent appropriées pour avancer au mieux. Le nôtre est attentif, sérieux. Impliqué. Je sens que l’homme n’est quand même pas très aidé pour mener son instruction. Mais il veut avancer, c’est sûrement l’une des plus grosses affaires qu’il ait jamais eu à traiter. Ça le motive.

Comme il s’y était engagé, il demande un rapport à la gendarmerie. Les conclusions m’en seront remises seulement quelques mois plus tard. Je suis partie civile, j’ai donc accès à tous les documents de l’enquête française.

Avec un certain décalage cependant, le temps pour l'administration judiciaire de tamponner et certifier les documents ajoutés au dossier.

Le verdict du rapport est clair : « Faible probabilité qu'il s'agisse d'un simple accident. »

À Roissy, le juge Dandoy réquisitionne un Boeing 777 en maintenance et nous invite à venir sur place visiter l'appareil en présence du patron de la maintenance chez Air France. Dans cet immense hangar, je découvre le monstre. Je l'ai pris maintes et maintes fois, ce Boeing 777 version 200, mais là, au pied de l'appareil, je mesure la taille de la bête. Je me dis que ce truc ne peut pas disparaître au nez et à la barbe du monde entier.

Le chef de la maintenance d'Air France nous fait monter à bord. Je regarde les sièges, je les touche. Ils étaient assis là, sur cette rangée. Étaient-ils calmes et apaisés, ou bien affolés et terrifiés ? Le gars nous montre comment on peut couper le transpondeur, puis le système ACARS.

Je suis sidéré de voir à quel point c'est facile. Il y a plusieurs façons de le faire, mais il suffit d'un seul homme et de quelques secondes.

On descend dans la soute à bagages. On interroge notre guide sur la cargaison du MH370 qui contenait une petite quantité de batteries au lithium. Il nous explique que les batteries étant au fond de la cale, à l'arrière de l'avion, loin de la soute avionique, elles n'auraient pas, en cas d'explosion, engendré la coupure de toutes les communications.

— Et même si l'avion s'est disloqué pour une autre raison, vous voyez tout ce qu'il y a autour de nous ? Ces isolations, ces gilets, ces sièges là-haut. Tout ce qui n'est pas en métal flotte. Et pourtant, rien n'a été retrouvé…

J'évoque ensuite cette soute avionique, j'aimerais la voir. La veille, sur un forum, un internaute féru du « mystère MH370 » expliquait qu'une soute avionique était présente en dehors de la cabine de pilotage et accessible à n'importe qui. Il suffisait de soulever une trappe non verrouillée devant le cockpit. Le technicien m'y conduit. À l'intérieur, on a accès à toute l'électronique de l'avion. De là à pouvoir contrôler entièrement l'appareil, il y a tout de même un grand pas. Au mieux, on peut, mais si vraiment on est expert, déconnecter certains systèmes, notamment transpondeurs, radios, ACARS et SATCOM…

Pour finir, je souhaite valider une thèse, celle d'une éventuelle prise de contrôle de l'appareil à distance. J'en parle au responsable de la maintenance. Il me regarde, un peu étonné. Je lui demande d'aller en cabine

et de me montrer où est inscrit le plan de vol de l'appareil. Coopératif, il me désigne l'écran en question sur l'ordinateur de bord. Je lui demande si, depuis le sol, quelqu'un peut rentrer des routes sur l'ordinateur de l'avion, alors même qu'il se trouve déjà en vol.

— Oui, bien sûr, mais cela doit être validé ensuite par le pilote.

J'insiste, je lui pose une autre question.

— Le logiciel de l'ordinateur de bord fait-il des mises à jour de temps en temps, lors d'opérations de maintenance, comme le fait un smartphone ?

— Oui, bien sûr.

Je poursuis mon raisonnement.

— Lors de cette mise à jour, serait-il possible de prévoir qu'un utilisateur au sol puisse avoir priorité sur les pilotes en cas de problème ? Tout comme l'informatique de ma société peut prendre le contrôle de mon ordinateur à tout moment sans que je puisse faire quoi que ce soit ?

— Théoriquement encore une fois oui, mais je n'ai pas eu connaissance d'une telle situation.

— Pour prendre le contrôle de l'appareil, il suffirait donc à ce « super administrateur » du système de rentrer une nouvelle route dans l'ordinateur de bord et de la valider ?

— C'est possible sur le plan technique. Mais je vous le redis, jamais je n'ai entendu qu'une telle chose se soit déjà produite.

Pour aller au bout de cette enquête, je comprends surtout que je vais devoir m'improviser expert en aéronautique. Quentin Dandoy, de son côté, fait son maximum. À nouveau, j'apprécie l'indépendance et la transparence de ce juge. Nous avons affaire à un type bien, il souhaite réellement me donner accès à tous les experts possibles. Je profite quand même d'un moment où il a le dos tourné pour prendre les coordonnées du gars de maintenance d'Air France. Il pourrait être utile dans mon enquête.

Direction le BEA, le fameux Bureau d'enquêtes et d'analyses, « les *French experts* » comme les nomment les médias. Huit jours après la disparition du MH370, trois experts du Bureau se sont rendus en Malaisie afin d'apporter une assistance technique et quelques lumières aux Malaisiens. Fort de son expérience de la recherche en mer à la suite du crash du vol Rio-Paris, l'ancien directeur du BEA, Jean-Paul Troadec, était du voyage. Je n'ai jamais pu avoir accès au rapport qu'il a sans doute lui-même rédigé.

À l’époque, le BEA n’a pu envoyer qu’un seul représentant accrédité. La Malaisie, eu égard à la réglementation de l’annexe 13 de l’OACI, est tenue de l’informer du déroulement de l’enquête, mais pas d’en divulguer tous les éléments. Il n’est donc pas totalement surprenant que le BEA ne sache rien. Il en aurait été autrement si l’avion avait été un Airbus.

Ce qui est plus surprenant, c’est que le BEA n’a jamais affiché de position claire. Aujourd’hui, Jean-Paul Troadec, qui n’appartient plus officiellement au BEA – il a pris sa retraite fin décembre 2013 –, communique volontiers avec la presse sur cet épisode malaisien, mais reste flou. Pour lui, les informations contradictoires et autres cafouillages seraient simplement le fait d’une communication désastreuse de la part d’une bande de « bras cassés ».

Officieusement, certains membres du BEA adoptent une position légèrement plus nuancée. Je l’apprendrai en discutant avec un de ses cadres.

— Oui, la Malaisie était dépassée. C’était la pagaille chez eux. Des types se sont peut-être endormis devant leurs écrans radar primaires après avoir bouffé leur sandwich du soir, qu’est-ce que j’en sais ? Jean-Paul Troadec a raison d’évoquer cette possibilité. Les gars se sont réveillés quatre heures plus tard. Alors OK, ils ont réagi un peu tard. Ensuite, la Malaisie ne souhaite pas admettre qu’elle ne surveille pas correctement son espace aérien. Donc, ça cafouille. Mais je peux vous assurer que la source du problème n’est certainement pas une faute d’inattention.

Au début du mois, le gouvernement malaisien crée une équipe d’investigation internationale regroupant des représentants accrédités de divers États, dont le BEA. Ce dernier a toujours refusé de renseigner notre famille sur l’identité et le rôle de ses représentants dans cette enquête. De leur côté, ils m’assurent qu’ils font ce qu’ils peuvent. La condition de la présence des *French experts* dans cette équipe d’investigation, c’est le silence. Ce sont les règles de l’OACI. Que dois-je comprendre ? Ils n’ont donc pas le droit de me communiquer leurs informations sous peine d’être exclus de l’enquête ? Du point de vue réglementaire, ils ne peuvent pas le faire. Ils ont juste un droit de regard sur les rapports avant publication afin de donner leurs commentaires. Ils sont obligés de jouer double jeu, et de me balader un peu. Ma belle-sœur Pascale et moi décidons de nous faire assister. Nous devons nous trouver le meilleur avocat de la place de Paris. Il va falloir commencer à faire du bruit. Cette omerta ne peut plus durer.

Pékin, mai 2014

Il y a des cahiers de classe, des gommettes, des posters, une batterie, une guitare, des ballons de rugby, une collection de bouteilles de Coca-Cola du monde entier, des converses qui traînent, des jouets d'enfants.

— Ghyslain, tu veux qu'on emporte quoi ? On prend tout ? On laisse quoi ? Dis-nous.

Une maison familiale, ça ne se déménage pas facilement. Anne-Sophie et Pascale me regardent avec tendresse. Ma sœur est obligée de me poser la question. Qu'est-ce qu'on laisse, quels objets met-on dans les cartons ? Anne-Sophie et Pascale souffrent de leur côté. Elles taisent leur peine pour me venir en aide.

— Je ne sais pas ce que je veux ! Je sais simplement ce que je ne veux pas. Je ne veux pas que notre maison en France ressemble à un sanctuaire. C'est absurde de recréer leurs chambres là-bas avec leurs cadres, leurs lits, leurs meubles d'enfants. Hein, c'est absurde, non ? T'en dis quoi ?

Alexandre est d'accord avec ça. On laisse ici ce qui appartient à l'enfance, on prend le reste. De toute manière, s'ils reviennent, ils auront grandi.

En ce qui concerne Laurence, on prend tout.

Je respire une fois de plus l'air moite de Pékin où je suis arrivé quarante-huit heures plus tôt pour déménager. Il y a deux mois, j'avais laissé notre maison telle quelle. Avec un mot sur chaque oreiller, les clés à la femme de ménage et des consignes au chauffeur. On devait déménager en juin. J'ai enclenché le processus en mai.

Seul, dans cette maison vide de mes disparus, mes mains agrippées au rebord de l'évier de la cuisine, mon cœur bat à tout rompre. Je me force à me tenir droit pour respirer. Si je monte à l'étage, je vais voir leurs armoires, leurs vêtements, leurs housses de couette. J'ai peur de sentir leurs parfums. Je me force. Ma sœur et ma belle-sœur n'ont pas eu le temps de

faire une demande de visa pour venir à Pékin. Elles ont quand même réussi à monter dans l'avion après avoir obtenu un visa de transit de trente-six heures. Elles ont donc très peu de temps pour m'aider. Il s'agit d'être sacrément efficace.

Ce sont elles qui trient pour moi les affaires de Laurence, Hadrien et Ambre. Je suis incapable de le faire. J'aimerais pouvoir emporter la maison tout entière, la poser en face de chez moi dans les Yvelines.

J'ai pris contact avec une association caritative pour céder les meubles les plus lourds, notamment les lits, armoires et bureaux d'Ambre et d'Hadrien. Des gars sont arrivés avec un camion. Ils ont tout embarqué en quelques minutes, en les jetant littéralement dans la remorque. Le camion est reparti à toute blinde.

Dans leur opération, ils ont cassé le lit d'Hadrien.

À Pékin, on adorait notre femme de ménage, elle faisait partie de notre vie. Chaque soir, elle repartait avec un sac de papiers, un sac de verre, un sac de cannettes. Ça lui permettait d'arrondir ses fins de mois – à Pékin tout est ramassé, recyclé. On se demandait comment elle arrivait à se diriger et maintenir son équilibre sur son petit vélo électrique avec tous ses sacs accrochés autour. Ce soir-là, elle est repartie avec les vêtements et les jouets d'Ambre et Hadrien. Je sais qu'elle en a pris soin.

Avant de m'envoler pour Paris, je suis contacté par une certaine Sarah Bajc.

Cette Américaine, professeure d'économie à la Harrow International School de Pékin, était la compagne depuis près de deux ans de Philip Wood, un des rares Américains présents sur le vol MH370. Philip rentrait à Pékin pour l'aider à préparer leur prochain déménagement pour Kuala Lumpur. Je ne l'ai encore jamais rencontrée, mais je connais parfaitement le visage de Sarah pour l'avoir vue une bonne cinquantaine de fois au cours du « *live* » de CNN que je scrute chaque soir. Du très sérieux CNN jusqu'aux tabloïds comme le *Mirror* ou encore le *Daily mail*, tous se pressent dans le monde anglo-saxon pour recueillir ou republier les interviews de Sarah Bajc. Ses témoignages sont émouvants. Elle y relate son histoire d'amour avec Philip et déroule volontiers leurs dernières « photos du bonheur ». Elle raconte la série d'incidents dont elle aurait été victime juste après le 8 mars 2014, dont deux cambriolages et une menace de mort. Pour elle, les recherches sont

une *intentional series of distractions*, soit « une gigantesque mascarade » destinée à nous distraire et à nous écarter de la vérité.

« Governments are intentionally misleading us. » « Les gouvernements nous induisent intentionnellement en erreur », déclare-t-elle fin mars sur les ondes de la BBC. Au fond, elle et moi nourrissons les mêmes interrogations.

Pourtant, quelque chose me dérange, je ne sais pas quoi. Ni pourquoi. Sarah ne m'est ni sympathique, ni antipathique. Quand elle s'exprime dans les médias, je note. Tandis que je fuis les journalistes et les réseaux sociaux, elle est sur tous les fronts. Elle a créé une page Facebook et un compte twitter baptisés « *Finding Philip Wood* ». Le nombre de ses « followers » grossit jour après jour. Elle y consigne ses passages à la télévision, mais aussi ses états d'âme. Un mixte entre journal intime et journal de bord lié à l'enquête et ses incohérences. En quelques jours, Sarah est devenue une incontournable figure médiatique de l'affaire.

Lorsque je reçois son mail, je ne suis pas surpris. Je m'y attendais. Un peu plus tôt, j'avais lu, ou entendu, qu'elle espérait fédérer des proches de passagers.

> Salut, Ghyslain.
>
> Je vis et travaille à la Harrow School. Pas très loin de chez vous. Rencontrons-nous pour discuter autour d'un verre. Nathan, l'un des membres d'une famille malaisienne, est aussi ici à Pékin. Tout comme un certain nombre de familles chinoises. Nous pouvons peut-être organiser une réunion en groupe.
>
> Sarah Bajc.

À la fin de son mail, je découvre un impressionnant arsenal de communication. Il y a les liens de sa page Facebook personnelle, celui consacré à la recherche de son compagnon, des pages Twitter… Pas moins de cinq liens avec toujours la même mention : « Aidez-nous à la recherche de la vérité. Cliquez sur chacune de ces pages. Aimez et partagez les liens, les vidéos, les articles. Merci pour votre soutien et votre aide !!! »

L'énergie débordante de cette femme m'impressionne autant qu'elle m'effraie.

Je suis en plein déménagement à Pékin, c'est le bon moment pour nous croiser. On a dû échanger plusieurs mails, coups de fil et SMS pour parvenir à fixer un rendez-vous. Sarah, la pro de la communication, ne me répondait jamais dans l'immédiat. La voilà, en ce jour de mai 2014, dans mon salon presque vide et entouré de cartons, à Pékin. Ma sœur et ma belle-sœur,

Anne-Sophie et Pascale, sont présentes. Tous les trois, nous nous asseyons face à Sarah. Cette petite femme blonde énergique se révèle un monstre d'organisation. Elle nous parle de Philip Wood, de sa rencontre avec « l'homme de sa vie », de ses doutes quant à la fiabilité de l'enquête et des recherches en cours.

— Il faut fédérer les familles. Les recherches ne donnent rien, on doit enquêter nous-mêmes.

On discute une heure. On parle de Nathan, avec qui je suis entré en contact très récemment. Lui, c'est sa femme, Anne Daisy, qui était dans l'avion. Je devais également le rencontrer, mais il a dû se rendre à Kuala Lumpur au dernier moment pour son travail.

Sarah Bajc nous quitte avec un paquet de nouvelles idées en tête. Dont celle de mettre en place une opération de *crowdfunding*. Un financement participatif qui permet de collecter des fonds pour un projet précis. Elle est repartie comme ça, mettant fin d'un coup à notre conversation.

Je suis un peu frustré, je n'ai pas pu placer un mot sur ma famille disparue. Après avoir l'avoir raccompagnée à la porte, je me tourne vers Anne-Sophie et Pascale, restées dans le salon. Dans quelques heures, elles vont devoir reprendre l'avion pour Paris. Je ne suis pas très sûr de moi, j'ai besoin d'un avis, je suis sonné.

— Vous en pensez quoi ? Je l'aime bien, finalement, cette Sarah. Elle est dynamique cette fille, elle va nous aider, non ?

— Tu veux vraiment savoir ce que j'en pense ? Alors voilà, je la trouve ambivalente, je trouve qu'il y a une distorsion entre ses paroles, censées être émouvantes, et la manière dont elle parle. C'est froid, sans émotion, tel un robot. Je ne sais franchement pas quoi en penser.

— Elle me paraît fausse, ajoute Pascale.

Après avoir rempli les cartons, Pascale et Anne-Sophie sont finalement reparties en France. Je sais que ça a été immensément dur pour elles aussi. Devoir trier les cahiers d'Ambre, découvrir son journal intime, les photos d'Hadrien, de sa petite amie, tomber sur les notes que Laurence prenait lors de ses treks… Toutes deux me protégeaient de leur propre souffrance, et vivaient la leur en silence.

Les déménageurs sont arrivés le lendemain. Ils sont repartis un jour plus tard avec deux cent cinquante cartons dans leur camion.

Je me suis retrouvé seul dans cette maison vide. Je me suis assis un moment sur les marches de l'escalier. Besoin de réaliser.

Je savais que je devais me lever et partir, pour ne plus jamais revenir.

Paris

Mes yeux me font mal. À force de parcourir en pleine nuit des centaines de *posts* dans des forums liés à la disparition de « notre » avion, j'ai la vue qui se brouille. Je suis devenu totalement accro, notamment au blog pprune.org créé par des pilotes. Les posts sont écrits en si petits caractères et il y a tant d'informations que ma tête va finir par exploser. Je clique sur un lien qui renvoie vers le rapport préliminaire des autorités malaisiennes. Ce rapport, daté du 9 avril 2014, a été rendu public quelques jours plus tard, le 1er mai. À mon retour de Pékin, j'en lis quelques résumés, certains extraits ont été largement diffusés dans la presse. On sait désormais qu'il a fallu pas moins de dix-sept minutes pour qu'on s'aperçoive de la disparition du vol MH370. Et quatre heures supplémentaires pour que les véritables recherches soient lancées. Il s'agit, ni plus ni moins, de tergiversations entre contrôleurs malaisiens et vietnamiens. Chacun redoutant de prendre la décision de lancer la phase d'alerte. Aucun ne voulant penser au pire. Et, surtout, personne ne voulant en assumer la responsabilité. C'est étonnant, dans le contrôle aérien la règle est de toujours envisager le pire. Déclencher une alerte – même dans le doute – n'est jamais puni, au contraire.

« Le personnel militaire malaisien avait l'ordre de surveiller l'avion, mais les militaires l'ont laissé disparaître de leur radar après avoir attesté que l'avion n'était pas hostile », explique le ministre des Transports de Malaisie. Il est surtout clair qu'aucun des agents en poste ne surveillait l'espace aérien de la zone à cet instant précis.

C'est complètement impossible. La version du ministre est inenvisageable. Elle enfreint les règles élémentaires de la sécurité aérienne.

Maladroitement, le ministre finit par sourire aux questions des journalistes. Selon les procédures militaires, les chasseurs auraient dû décoller immédiatement pour intercepter l'avion. Aller voir de près

pourquoi celui-ci n'était plus sur sa trajectoire, tenter de communiquer avec les pilotes et, au pire, l'abattre.

Il le sait. Son sourire est quelque peu gêné. Je connais ce sourire quand on ne veut pas dire non, quand on ne veut pas perdre la face.

Trois ans après, ce sourire étrange, je le vois toujours. Il me hante.

L'armée de l'air malaisienne a donc mis du temps à prévenir formellement les autorités civiles après avoir repéré sur ses radars un appareil ayant fait demi-tour et pouvant être le MH370. Elle s'est intéressée seulement le lendemain à « l'anomalie » repérée. Ensuite, elle en a averti les autorités.

Le pays reconnaît pour la première fois sa « lenteur » dans le suivi du Boeing. C'est la principale et unique révélation de ce rapport de cinq pages. Du point de vue réglementaire, le pays aurait dû réagir beaucoup plus vite.

Les militaires ont laissé filer l'avion. Leur justification, deux mois plus tard, expliquant que celui-ci était considéré comme un avion « ami » et qu'il n'y avait donc pas de quoi s'inquiéter, ne peut être qu'un prétexte. Comment peut-on être aussi « léger » quand il s'agit de la vie de deux cent trente-neuf personnes ? Étaient-ils endormis devant leurs écrans cette nuit-là, comme me le suggérera par la suite un haut cadre du BEA ?

Ce rapport préliminaire comporte des erreurs. En outre, il est incomplet, imprécis. Le détail du chargement de la cargaison parle de deux mille kilos de batteries au lithium. Il y aura une rectification par la suite quand des « MHistes » s'insurgeront qu'il ait pu y avoir autant de produits dangereux en soute. Finalement, ce sera deux cents kilos de batteries au lithium, le reste n'étant que des câbles. Même si je n'ai toujours pas pu en avoir la confirmation.

On parle également d'un chargement de fruits, des mangoustans, alors que ce n'est pas la bonne saison de récolte. Ils auraient été simplement emballés dans la région sans y avoir été récoltés, nous expliquera-t-on plus tard. Une journaliste du *Monde*, Florence de Changy, découvrira que sur chaque vol Kuala Lumpur-Pékin, avant et après le 8 mars 2014, on retrouve ce même chargement de fruits. Il s'agit d'un trafic régulier entre la Malaisie et la Chine. La Malaisie peine à l'avouer. Donc rien de spécifique à ce vol.

Tous les jours à 16 heures, la Malaysia Airlines continue de nous envoyer ses communiqués de presse. Depuis plusieurs jours, ce ne sont que des retransmissions de communiqués des autorités australiennes.

Je retiens les noms des engins australiens. Ils continuent de sillonner le sud de l'océan Indien comme ce « véhicule autonome », le Bluefin-21, robot de sept cent cinquante kilos et long de près de cinq mètres. Équipé d'un sonar, l'engin inspecte les fonds marins.

Je me lève tôt pour aller au boulot. Mes nuits sont courtes, je ne dors pas, je pars à l'aube, j'évite les bouchons parisiens du matin. Je suis au bureau à 7 heures. Je croise le veilleur de nuit, les gars de la sécurité, les femmes de ménage. À force, ils me connaissent. On se sourit. Je lis les mails professionnels de la veille. Je dois répondre, organiser les jours suivants, rédiger mes notes, préparer mes présentations. Quand le flot de salariés arrive à 9 heures, j'ai l'impression d'avoir fini ma journée.

Je sais qu'à partir de 15 h 30, je vais décrocher. Alors, j'anticipe pour travailler autant qu'un employé « normal », à qui rien n'est jamais arrivé.

Comme chaque jour, dès 16 heures, je vais attendre le communiqué journalier de la Malaysia Airlines, en essayant de ne pas céder à la panique. L'amertume, la rage et la tristesse s'invitent régulièrement à cette heure de la journée. Je donne le change dans cet « open space des gens heureux », un abject jeu de dupes dans lequel, contre toute attente, je suis plutôt doué. Avec mes collègues, il m'arrive même de rire. Je fais semblant.

Autour de la machine à café, les discussions ne m'intéressent plus. Je ne veux pas parler de la météo ni de la dernière rumeur sur la possible fusion de ma société. Je veux parler de mon avion ! Ont-ils tous déjà oublié ?

Curieusement, lorsqu'on m'en parle, ça ne me plaît pas non plus. Je ne veux pas aller sur le terrain de ma vie privée en plein milieu de mon travail. Je refuse de devenir le « fragile » de service.

J'ai l'impression d'être un funambule qui avance sur un long fil. Je peux basculer d'un côté ou de l'autre. Tomber, rester, me battre, lâcher, m'accrocher, rester en équilibre. Pendant un temps, je finis par ne plus rien oser. Je ne m'approche plus de cette maudite machine à café, celle qui se trouve au bout du couloir, à droite de mon bureau, et devant laquelle il est coutumier de raconter sa vie. Je me réfugie très vite dans le bureau des trois assistantes. Là-bas, il y a une machine Nespresso. Le café est bon, c'est chaleureux. Je m'assieds. Je parle si je veux.

Je fais mon travail le jour, le soir je relis mes mails. Certains m'aident à me sentir moins seul.

Monsieur Wattrelos,

> Je m’appelle Yik-Kiong Hue. Mon père était l’un des passagers du vol MH370. Je crois que vos proches l’étaient également. Je suis vraiment désolé de vous contacter dans ces circonstances. […] Nous essayons de vous joindre car nous avons le projet de former une association de proches de passagers afin de faire pression sur les autorités pour qu’elles continuent les recherches au mieux. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais un an après l’accident du vol Rio-Paris, le 447, il y a eu un débat sur la continuité des recherches. Il n’était pas forcément dans l’intérêt de certains de trouver les boîtes noires et de déterminer les raisons de l’accident. Le représentant de l’association des familles allemandes, le Dr Wini Schmidt, a déclaré que les recherches avaient pu continuer uniquement grâce à la pression des familles. Les Français ont ainsi continué les recherches, ils ont dépensé plus de 30 millions d’euros et ont fini par trouver les boîtes noires.
>
> C’est dans cet esprit que je vous contacte. Afin que nous unissions nos voix.

Yik-Kiong Hue est un chercheur basé aux États-Unis. Après quelques recherches, je trouve son nom dans une dépêche AFP consacrée aux histoires d’indemnisation future des familles, aux délais légaux, procédures juridiques et recours possibles en cas d’accident d’avion. Ses propos sont insérés en conclusion de l’article : « Si aujourd’hui quelqu’un vous coupe un membre, vous pensez que vous allez pouvoir le racheter ? »

C’est à lui que Sarah Bajc s’était adressée un peu plus tôt pour arriver jusqu’à moi lorsque je déménageais à Pékin. Yik-Kiong Hue fut l’un des tout premiers *next of kin* à me contacter.

Un *next of kin*, « proche parent » en anglais, un terme juridique utilisé dans les pays anglo-saxons en référence à l’ordre de préséance dans les héritages. Ces proches, on les appelle les NOK.

Dans l’affaire du MH370, je suis l’un d’eux.

Je fais partie des NOK.

Dans un premier temps, la méthode de communication de Sarah m’avait surpris. Cette démultiplication de comptes sur les réseaux sociaux, alimentés vingt fois par jour à coup d’articles, de photos… À présent, je ne sais plus. À l’image des comptes Facebook de mes enfants que je voulais supprimer, avant de comprendre qu’à leur manière ces mondes virtuels participent à entretenir une forme de solidarité.

Yik-Kiong Hue m’invite à son tour à voir les choses différemment.

Je ne savais pas que l’épave du Rio-Paris avait été retrouvée près de deux ans après le crash à la faveur de la mobilisation des familles et de l’expertise française. Yik-Kiong Hue, Sarah et les autres ont raison. Il faut nous rassembler. Faire du bruit. Communiquer. Les réseaux sociaux et les médias sont nos alliés.

Le collectif « Voice370 » est juridiquement créé début mai 2014. La plateforme a pour vocation d'être la porte-parole des familles des deux cent trente-neuf passagers et membres d'équipage.

De nombreuses familles chinoises n'ont pas d'accès à Internet. Et quand elles en ont un, les restrictions gouvernementales leur interdisent certaines initiatives. Comme celle de s'exprimer à leur guise sur le Web. Facebook, Google, Twitter sont aussi censurés. Le site de l'association Voice370, décliné sur Facebook, est hébergé au Canada mais géré depuis Kuala Lumpur. Je m'aperçois à quel point il est difficile de communiquer avec les Chinois et de les associer à notre combat.

Dans l'équipe, il y a bien sûr Nathan, ce Malaisien qui a perdu sa femme Anne Daisy. L'une de leurs filles, Grace, est particulièrement active. C'est elle qui ouvre les comptes Facebook et Twitter de l'association. Il y a aussi Narendran, plus connu sous le nom de Naren. Originaire de Bombay, lui aussi a perdu sa femme. Et il y a Danica. Cette Australienne a perdu son mari, Paul. Une de leurs premières initiatives sera la rédaction d'une lettre aux Premiers ministres malaisien et australien, Najib Razak et Tony Abott, ainsi qu'au président de la République populaire de Chine, Xi Jinping. Le courrier exhorte les autorités compétentes à reconsidérer les données Inmarsat. Celles-là mêmes qui ont orienté les recherches sur une seule zone du sud de l'océan Indien, sans aucun résultat. L'association demande la libération des données brutes afin qu'elles soient analysées par des experts indépendants.

D'autres groupes, moins officiels, se créent en parallèle. Yik-Kiong Hue m'apprend que près de vingt familles, essentiellement chinoises, communiquent secrètement sur WeChat, l'une des rares applications accessibles dans le pays, mais assidûment censurée, ou temporairement bloquée par Pékin. Une sorte de mélange entre WhatsApp, Facebook et Twitter. Cinquante personnes au total, me dit-il. Afin d'entrer en contact avec eux, sur ce fameux WeChat, je lui demande le nom des « participants ». Il ne les a pas. Pour accepter de s'exprimer sur cette plateforme, les familles ont exigé au préalable la garantie de leur anonymat. Nous sommes à l'aube du mouvement protestataire « Occupy Central ». Les étudiants de Hong Kong, ancienne colonie britannique rétrocédée à la Chine en 1997, vont bientôt se mobiliser contre le pouvoir de Pékin et se battre pour le maintien de leurs libertés. Dès l'été 2014, les surveillances des réseaux se multiplient. Seules deux secrétaires intérimaires possèdent

l’identité réelle des familles appartenant à ce groupe secret, que personne ne veut me donner. Sur les deux cent trente-neuf passagers du vol MH370, cent cinquante-trois étaient de nationalité chinoise.

J’arriverai finalement à intégrer ce groupe. J’apprendrai plus tard que Sarah, elle, n’y est jamais parvenue.

Les Malaisiens eux aussi ont leur groupe sur WhatsApp. Je m’y inscris. Je suis admis. Cette fois, les règles semblent moins strictes.

Juin 2014

On dit que la souffrance nous rapproche les uns des autres, nous unit, renforce les élans de solidarité, nous fait gagner en maturité. « De la souffrance émergent les âmes les plus fortes. Nous portons tous des cicatrices », écrit le poète libanais Khalil Gibran dans son ouvrage *Le Prophète*. Dans mon cas, si elle a libéré un paquet de colère et de détermination, je ne crois pas que la souffrance m'ait aidé à mieux aimer. Au niveau de mes proches, l'intrusion brutale d'une telle douleur ne nous a pas toujours permis d'être plus unis. Certains liens se sont distendus. C'est humain de chercher un rôle à notre propre souffrance, de lui conférer une glorieuse destinée censée nous rendre plus sages, plus éclairés. Elle ne peut pas être là pour rien. Toute souffrance a une utilité, non ?

En réalité, dans notre cas, à Pascale et à moi, plus le temps s'étire, plus s'allonge la liste des questions demeurées sans réponse, moins la souffrance, loin de nous souder, n'a d'utilité. Elle finira même par nous diviser.

Pascale se bat comme une lionne afin de faire reconnaître la plainte pour « acte de terrorisme ». Elle nous a trouvé un excellent avocat, le meilleur, assure-t-elle.

À l'époque de ses études de droit, elle avait été impressionnée par les brillantes plaidoiries de maître Francis Szpiner.

« Si un jour il m'arrive quelque chose de grave, c'est lui que j'irai chercher », disait-elle toujours.

Je la suis. Pascale est une excellente avocate, elle sait ce qu'elle fait.

Bientôt l'été. Et bientôt les « grandes vacances » comme les appellent nos enfants. Un « juillet-août » que, pour la première fois, je vais devoir passer sans « eux ».

Il fait chaud. Je traverse Paris avec Pascale pour notre premier rendez-vous avec maître Francis Szpiner. Redoutable pénaliste, doté d'un sacré CV,

il est ce qu'on appelle un « ténor » du barreau. Avocat de l'association SOS Attentats, il avait traité l'affaire du DC10 de la compagnie UTA, abattu par l'État libyen. Le 19 septembre 1989, le vol UTA772 s'était écrasé dans le désert du Ténéré, au Niger, causant la mort de cent soixante-dix personnes. Après un long combat judiciaire, les avocats avaient obtenu la reconnaissance de l'attentat ainsi qu'un accord d'indemnisation d'un million de dollars par victime. Le type est plutôt doué, donc.

Maître Szpiner traite notre dossier avec soin. Assez rapidement, il obtient la requalification de notre plainte : d'« homicide involontaire » le motif passe à « détournement d'aéronef ».

Pascale n'est pas satisfaite. Pour elle, la plainte doit être requalifiée en « acte de terrorisme ». Szpiner n'est pas d'accord.

— Vous allez vous retrouver en bas de la pile avec cette requalification ! Les juges antiterroristes sont débordés en ce moment, vous ne serez pas leur priorité.

Je ne sais pas quoi en penser. Certes, Pascale est compétente mais elle n'a jamais eu affaire à ce genre de dossier. « C'est difficile, elle est à la fois juge et partie », me fait remarquer un ami. Petit à petit, autour de moi, tout le monde s'en mêle. Les désaccords enflent, ça s'envenime, Pascale s'énerve.

Maître Szpiner tente de désamorcer les mésententes. Il propose alors de mettre dans la boucle François Baroin.

— François Baroin est le maire de la ville de Troyes. Il est également le président de l'Association des maires de France. Surtout, François a lui aussi vécu un drame, proche du vôtre. En 1987, il a perdu son père dans un accident d'avion au Cameroun. Il avait perdu sa sœur six mois plus tôt. Il est extrêmement sensibilisé par votre affaire. Baroin est aussi avocat. Il a été ministre des Finances, il a un réseau international qui peut vous aider.

Ma belle-sœur n'est décidément pas d'accord avec la manière de travailler de Szpiner. Je l'admets, s'il a tous les avantages du « cador », il en a aussi les inconvénients. Globalement, sa méthode de travail pourrait se résumer ainsi : « Laissez-moi faire. Je connais mon métier. » Mais personnellement, ça ne me dérange pas. J'ai besoin de faire confiance à quelqu'un. Je regrette simplement qu'il ne nous tienne pas plus au courant. J'ai appris le réquisitoire de requalification de notre plainte en « détournement d'aéronef » par un courrier arrivé à la maison. J'aimerais qu'il m'appelle plus souvent. Je n'ai pas envie de découvrir l'avancée de

mon dossier un matin en allant chercher mon courrier dans la boîte aux lettres, au fond de l'allée de mon jardin.

Avec Pascale, nos échanges se font plus rares. J'ai envie de continuer encore un peu avec Szpiner mais elle ne veut plus en entendre parler. Ma belle-sœur se replie sur un copain pénaliste qui la suit dans l'ombre depuis le début. C'est la solution qu'elle a trouvée pour rester seule à la manœuvre. Il sert de « prête-nom » et intermédiaire vis-à-vis des juges.

L'affaire est éminemment complexe, nous ne pouvons pas nous entourer de néophytes. Je ne sais plus quoi penser.

Je comprendrai plus tard que nous avons chacun notre propre souffrance. Si nos douleurs ne se ressemblent pas, chacune d'elles est à traiter avec le même soin, la même délicatesse. J'ai perdu ma femme et deux de mes enfants. Pascale a perdu sa sœur et deux de ses neveux. Elle a aussi ses raisons d'être en colère.

Pour l'heure, nos liens se délitent.

On ne se comprend plus.

Dans cette affaire, Pascale m'avait pourtant assuré de son soutien inconditionnel. À présent, je me retrouve seul avec maître Francis Szpiner. J'honore nos rendez-vous, mais ma belle-sœur n'est plus là. En outre, je soupçonne rapidement Baroin et Szpiner d'avoir des ambitions politiques pour 2017. Je me dis que si Baroin vise le poste de Premier ministre, il n'ira sûrement pas se fâcher avec la Malaisie, et encore moins avec les États-Unis. L'avenir me donnera raison, François Baroin sera le Premier ministre proposé par Nicolas Sarkozy lors de l'élection présidentielle 2017. Quant à Szpiner, il se lancera dans les législatives à Paris. Il ne sera pas élu. Je respecte les ambitions politiques, elles demandent bien du courage, mais je ne souhaite pas que mon dossier soit associé à la moindre manœuvre politique.

Je me mets en quête d'un autre avocat.

Peut-être Pascale me suivra-t-elle alors ?

J'envoie des mails. J'ai plusieurs pistes.

Thierry Mariani, le député des Français de l'étranger, me reçoit à l'Assemblée. Il me présente un certain Alain Marceau, ancien chef du service central de la lutte antiterroriste au parquet de Paris, également député des Français de l'étranger pour une autre circonscription. Il a l'expérience pour me conseiller.

Derrière le bureau d'Alain Marceau à l'Assemblée nationale, un immense drapeau des États-Unis. Pas de drapeau français ni européen, juste quelques photos de lui avec des sommités américaines. Ça me perturbe. J'ai l'impression de me trouver plus près de Washington que de Paris.

Marceau m'explique ce que j'entendrai maintes et maintes fois : « Aujourd'hui les choses ne peuvent plus se cacher comme ça, Internet recrache tout en permanence. » Je comprends qu'il ne peut rien pour moi. Je m'attendais à mieux de la part d'un député si proche des hautes autorités.

Une amie rencontrée en Pologne, pays où nous avons vécu quatre ans avant notre départ pour la Chine, m'organise une rencontre au Sénat avec le sénateur des Français de l'étranger, M. Lecomte. Très à l'écoute, cet homme cherche à m'aider par tous les moyens. Il me met en contact avec William Bourdon, l'avocat « de tous les plateaux télé », celui qui fut notamment le défenseur de l'organisation Transparency International qui lutte contre la corruption des institutions gouvernementales mondiales. C'est un type bien, doué. Mais c'est un « cador », donc débordé. J'abandonne.

L'écrivain Marc Dugain, avec qui je suis depuis très récemment en contact, m'invite à envoyer un mot à la pénaliste Marie Dosé, dont on lui a dit beaucoup de bien.

J'appelle maître Marie Dosé. Rendez-vous calé. Je propose à Pascale de m'accompagner. Elle accepte. Le courant passe, Pascale l'aime bien. Malheureusement, la « lune de miel » ne durera qu'un petit mois. De nouveau Pascale s'énerve. Elle veut garder sa liberté.

De mon côté, je décide de poursuivre avec maître Marie Dosé. J'apprécie les judicieuses manœuvres de cette brillante pénaliste. J'apprécie également ses positions humanistes, ainsi que sa discrétion.

C'est elle qui obtiendra d'ailleurs, un an plus tard, le 2 avril 2015, une nouvelle requalification de la plainte en « détournement d'aéronef, ayant entraîné la mort d'une ou plusieurs personnes de nationalité française, en relation avec une entreprise terroriste ».

Le juge Quentin Dandoy a entre-temps quitté son petit bureau de l'île de la Cité pour rejoindre le parquet de Versailles. C'est une collégialité de trois magistrats instructeurs qui planche désormais sur mon dossier. Le leader s'appelle Alain Gaudino, juge du pôle antiterroriste, il œuvre avec Carole Ramet et Emmanuelle Robinson, juges d'instruction au pôle santé publique et accidents collectifs au TGI de Paris. Une triple compétence leur

permettant de travailler à la fois avec les services de renseignement français et avec des experts, des gendarmes officiant à la DGA, la Direction générale des armées. Contrairement au BEA, ces magistrats jouent la carte de la transparence et ne sont pas liés au pouvoir politique. Cette équipe me plaît.

Par mail, je suis en contact avec Sarah, Naren, Nathan et Danica. Nous nous tenons au courant de l'avancée des recherches. Je leur annonce la création prochaine d'un site « MH370 France ». Anne-Sophie me propose de piloter ce projet. Elle se fait aider et conseiller par une de ses amies qui dirige une agence de communication.

Les demandes des médias continuent d'être nombreuses. Moi qui ne voulais pas en entendre parler il y a encore quelques semaines, je me décide à répondre à certains journalistes.

Huit jours après la disparition de Laurence, Hadrien et Ambre, j'avais reçu ce mail de la part de Marc-Olivier Fogiel.

> Monsieur,
>
> Tout d'abord, en ce moment si terrible, je voulais très sincèrement m'associer à votre douleur. Sans avoir été touché d'aussi près, j'ai moi-même été confronté à ces moments où le sol se dérobe sous vos pieds, en Thaïlande, en décembre 2004, au moment du tsunami. Même si tout ça peut vous paraître aujourd'hui impossible, j'ai vu et accompagné des personnes ayant eu beaucoup moins de chance que moi. Je peux témoigner que dix ans après, la vie a été plus forte que tout. Aujourd'hui, je présente la grande tranche d'informations quotidiennes du soir sur RTL entre 18 heures et 20 heures. Je ne sais pas dans quel état d'esprit vous êtes, si vous souhaitez vous exprimer.
>
> Si c'était le cas, sachez que nous pourrions le faire ensemble.
>
> Je me tiens à votre entière disposition pour échanger.
>
> Très respectueusement,
>
> Marc-Olivier Fogiel, 18 mars 2014.

Je le relis. Je ne crois pas, à l'époque, lui avoir répondu. Si je l'ai fait, je ne m'en souviens plus. Il y a dix ans, le lendemain de Noël, plus de deux cent mille personnes étaient portées disparues après le tsunami qui venait de frapper l'ouest de la Thaïlande, le sud de l'Inde, les côtes du Sri Lanka et l'Indonésie. Des corps n'ont jamais été retrouvés, des milliers de familles hantées par le souvenir de leurs proches n'ont jamais pu faire leur deuil.

« La vie a été plus forte que tout. » J'ai relu son message trois fois. Il m'a fait du bien.

J'ai fini par faire mes « premières armes » dans les médias avec Thomas Sotto, sur Europe 1 Matin. Son équipe m'a invité le mardi 10 juin 2014, à l'aube, dans les studios de la rue François-1er. J'ai peur de cette première interview programmée en direct. Thomas Sotto m'écoute et, pour réduire

mon stress, il me propose d'enregistrer l'émission la veille. Cette solution m'apaise.

Nous sommes lundi après-midi, je me concentre sur la première question.

— Parler, c'est quelque chose de difficile pour vous, pourquoi avoir décidé de sortir du silence ?

— Parce que ça fait douze semaines. Douze très longues semaines pour les familles que nous sommes. On ne sait pas ce qui s'est passé. Et pire, nous n'avons pas confiance dans ce que fait la France pour nous. Là-bas, nous avons l'impression que quelque chose nous est caché. On s'est cachés de la presse pendant douze semaines. Aujourd'hui, on a envie de parler.

— Quand vous dites que vous n'avez pas confiance, ça veut dire quoi ?

— Ça veut dire que beaucoup de choses sont dites depuis le début, par différentes parties. Les Malaisiens, les Australiens, les Anglais. Ça se contredit. Les théories nous semblent fumeuses.

— Vous voulez dire qu'il y a une forme de mise en scène dans les recherches ?

— Oui. On pense que cet avion a été détourné. Il n'y a aucun doute là-dessus. On a l'impression qu'un tas de gens ne veulent pas que l'on sache la vérité.

— Qui ?

— C'est une bonne question. Les Américains ont été les premiers à avoir admis que l'avion était parti dans l'autre sens. Ce que les Malaisiens ont réfuté, puis admis. Il semble à peu près évident que les Américains savent ce qui s'est passé. Sauf qu'ils ne disent plus rien.

— Et les autorités françaises, comment se comportent-elles avec vous ?

— Je vais vous le dire franchement. Je me sens abandonné. La France a mis huit jours avant d'envoyer le BEA, un organisme reconnu. La France a mis quinze jours avant d'envoyer des images satellite. Le président ne s'est jamais exprimé.

— Vous attendez quoi ?

— J'attends que la France fasse pression, avec ses alliés, sur cette enquête. J'attends que la France livre ses données militaires, ce qui n'a pas été fait. Je sais que la France ne fera jamais pression. La Malaisie est un important client en armement.

— Comment allez-vous ?

— Chaque jour, c'est insupportable. […] L'avion n'est pas là où on le cherche.

— Vous pensez que les deux cent trente-neuf passagers peuvent être vivants quelque part aujourd'hui ?

— Tout est possible.

De cet entretien, je ressors lessivé. J'ai soif. J'avale d'une traite les deux petites bouteilles d'eau minérale qui me sont proposées à la sortie.

L'été 2014 est bientôt là. À la maison, les travaux continuent. Je n'ai pas envie de parler de projets de vacances, je ne veux pas vivre cet été sans eux.

Puisque je ne peux pas rembobiner, je voudrais accélérer le temps. Ou perdre la mémoire. Ce serait bien, ça, perdre la mémoire.

Dès que mon portable vibre, j'ai peur d'apprendre une mauvaise nouvelle, je ne suis à l'abri de rien.

Je dois m'enfuir, même une semaine, c'est urgent. Je vais sur Internet. Je recherche une activité sereine que l'on peut pratiquer à deux. Mon fils et moi. Lui aussi a besoin d'air. Je choisis le golf. Une semaine de golf à Vittel. C'est une activité calme, qui demande de la concentration, ça dure longtemps, on n'embarque pas les téléphones. Ça me va très bien. Une semaine entre père et fils.

En plein cœur du domaine de l'Ermitage de Vittel, on se regarde avec Alexandre le long de ce parcours dit du « Peulin », spécialement dessiné dans la forêt pour les pros de la discipline. L'herbe y est bien taillée, les conditions sont idéales. À un détail près : je joue vraiment très mal au golf.

Ça fait sourire Alexandre.

Il a raison, mon swing n'est vraiment pas au point.

Je ne l'avais pas vu sourire depuis des mois.

Sarah continue de m'envoyer des messages pour cette histoire de *crowdfunding*. Je suis en copie d'absolument tous les mails ! Y compris de ceux qui ne me concernent pas directement. Quelques semaines plus tôt, elle s'improvisait « leader » des familles.

Enfin, de presque toutes les familles. Celles qui sont de nationalité chinoise ou malaisienne s'organisent entre elles, notamment au sein de Voice370. Elles n'ont que faire de l'aide de Sarah. Elles la trouvent trop autoritaire. Certaines me le font rapidement savoir, en privé. Plus ennuyeux, j'apprends qu'elles ne lui font pas confiance, tout en se gardant de le dire clairement. Je ne vais pas leur jeter la pierre, j'ai moi-même du mal à me forger une opinion. Il y a des clans, des méfiances, des groupes de discussion privés desquels certains sont exclus sans même le savoir.

D’ailleurs, personne ne sait très bien qui sont les administrateurs. Les groupes Facebook estampillés « MH370 » se multiplient : Search MH370, Missing MH370, VeritasMH370, Malaysia Airlines MH370 global searching and rescue… Je n’ai jamais pris le temps de les lister, ni de compter le nombre de ces pages liées à mon histoire. Mon nom y apparaît régulièrement alors je m’y abonne, parfois sans connaître l’identité de celles ou ceux qui en sont à l’initiative. Certains sont suivis par seulement vingt personnes tandis que d’autres, visiblement mieux sponsorisés, atteignent très vite les cinq mille membres.

Je décide de poursuivre avec Sarah. Son idée de « *crowdfounding* géant » me séduit de plus en plus.

Elle a raison. Si quelqu’un dans ce monde sait quelque chose, a vu, entendu une information qui pourrait constituer même un tout début de piste crédible, il faut organiser une plateforme officielle, totalement sécurisée, afin de lui permettre de communiquer avec nous. Soyons sérieux, les informateurs de qualité ne passeront jamais par Facebook, Messenger ou autres boîtes mail type gmail, Yahoo ou encore par ce bon vieux Wanadoo. Ces réseaux de communication peuvent être piratés en quelques minutes par n’importe quel ado geek ou hacker missionné. Quand ils ne sont pas tout simplement surveillés en temps réel par les services ou la NSA.

Il en va de même pour les appels téléphoniques. Personne n’a besoin de passer un diplôme pour savoir qu’aujourd’hui la sécurité des canaux d’information est constamment menacée. Les magistrats eux-mêmes utilisent des pseudos et « mots clés », non seulement pour instruire certaines affaires, mais aussi lorsqu’ils passent un simple appel concernant une enquête en cours. En 2013, le *Guardian* révélait quelques noms de code utilisés par la NSA dans le cadre de leur surveillance de masse. Blackfood, Dynamo, Perdido, Wabash… À chaque enquête ou surveillance son nom de code. Le procédé semble aussi vieux que le monde. Pour se parler, rien de mieux que de laisser son portable dans la voiture et de partager un café dans un bistrot ou un PMU bondé. Une bonne vieille méthode que j’utiliserai très souvent plus tard.

L’enquête officielle n’avance pas, on doit mettre en place notre propre enquête privée. Trouver les bonnes personnes, donner la possibilité à des informateurs de nous contacter sans qu’ils soient inquiétés pour leur sécurité.

Pour ça, il faut aussi être en mesure de pouvoir les payer.

Un vendredi soir, Sarah m'appelle.

— On le met en place ce *crowdfunding* ? Il faut qu'on récolte 5 millions de dollars. Je connais la plus grosse plateforme américaine pour ce genre de cas. Elle s'appelle Indiegogo. Je peux m'en occuper. Il y a bien quelqu'un qui sait quelque chose. 5 millions de dollars, ça semble bien pour payer les éventuels informateurs. T'es OK ? On fonce ? Je te laisse, je dois préparer des mails.

— OK. C'est une excellente idée, mais qui nous suit dans ce projet ?

— Toi, moi, Danica, Naren et Pradham.

— C'est tout ? C'est compliqué, Sarah, de lancer un tel truc sans la majorité des nationalités que représentent les Malaisiens et les Chinois ! Il n'y a pas assez de monde avec nous. Prenons le temps pour en discuter, non ?

— Le *crowdfunding* est interdit en Chine et les Malaisiens ont peur d'y aller. On ne peut pas attendre !

— Je ne suis pas d'accord. D'abord, nous ne sommes pas prêts, il faut retarder. Ensuite, il faut convaincre plus de familles de nous rejoindre.

Pas simple de prendre le temps avec Sarah. Suis-je en train de me faire manipuler ? Le financement participatif n'est pas interdit en Chine, il est contrôlé ! Je me souviens du tremblement de terre du Sichuan en 2008, qui avait justement permis de lever énormément de dons en Chine.

Est-elle tellement dans son combat qu'elle n'y voit plus bien clair ? Ou bien y a-t-il une autre raison… ?

Elle a déjà sollicité les conseils de Laurent, l'un des membres fondateurs de l'association des familles du AF447. Sans me prévenir.

Laurent L. est français. Son frère était à bord du Rio-Paris. Je ne l'ai pas encore rencontré, mais je connais sa douloureuse histoire. Il s'est battu pour que les recherches en mer du AF447 continuent. Avec d'autres familles, ils ont bataillé pour obtenir davantage de transparence de la part du constructeur, du transporteur et des autorités de contrôle. Il était conseillé par la FENVAC, la Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs en France.

De mon côté, je suis aussi entré en contact avec la FENVAC. L'association m'a offert des conseils sur le plan juridique. M. Gicquel, son secrétaire général, personnage empathique et attachant, a lui aussi vécu un drame. Il a perdu son frère dans le tsunami de 2004. Tous les membres de

l’association partagent cette souffrance pour avoir été frappés eux-mêmes par un drame. Leurs conseils sont efficaces. C’est tout ce que je demande. Parce qu’il y a des fonds gouvernementaux derrière, Pascale s’en est toujours méfiée. Pas moi.

Les membres de la FENVAC font une veille d’actualité, sélectionnent un certain nombre de papiers malaisiens, chinois et australiens qu’ils traduisent en français avant de me les envoyer. Ça m’aide, ça me fait gagner un temps dingue. Mais Sarah, pourtant américaine, contacte de son côté des associations de victimes de crashs en France. Il y a doublon. Sarah est-elle obligée de tout contrôler ? Peut-être que je deviens comme ces familles chinoises ou malaisiennes, qui n’acceptent pas que l’on se mêle de leurs affaires ?

Laurent me répond. Son mail est rédigé en français. Sarah finit par lâcher, me laissant la gestion des interlocuteurs français.

> Bonsoir,
>
> Oui, je fais partie des membres fondateurs de l’association AF447. Mon frère était dans cet avion le 1er juin 2009 et je sais donc très bien ce que vous endurez, étant passé par là il y aura bientôt cinq ans. […] En ce qui concerne la détermination de la localisation de l’avion fin 2010, vous devez savoir que cela ne s’est pas passé de la manière dont les médias l’ont décrite, mais de la manière suivante :
>
> – l’association avait déterminé dès septembre 2009, soit trois mois après le crash, la localisation précise de l’avion. Nous en avons informé le BEA en octobre 2009, qui n’a jamais voulu prendre en compte notre localisation. Les autorités ne nous ont pas écoutés pour cette troisième phase, ce qui a eu pour conséquence de devoir patienter un an et demi de plus. Les autorités ne voulaient pas de cette quatrième phase de recherche ; c’est grâce à la pression de l’association qu’on a pu obtenir l’autorisation. En conclusion, sans la détermination de l’association à faire pression et à s’immiscer dans ces travaux de recherche, nous en serions encore à nous demander où se trouve l’AF447.
>
> – Maintenez la pression pour qu’on continue les recherches.
>
> – Ne faites pas une absolue confiance aux autorités.
>
> – Vous avez raison d’être sceptique sur la zone de recherche, exigez qu’on vous communique toutes les informations.
>
> – Exigez une enquête judiciaire.
>
> […]
>
> Je vous souhaite sincèrement bon courage, et je voudrais finir en vous disant qu’il faut garder espoir. Merci de nous tenir régulièrement informés de l’évolution des recherches car nous sommes désormais liés par un événement similaire et par une douleur commune.
>
> Laurent.

La disparition du MH370 ravive de lourds souvenirs pour les familles de l’AF447. Sidération, incrédulité, solitude, tous racontent les mêmes sentiments d’incompréhension et de colère.

Sarah a aussi mis dans la boucle de nos échanges Maarten Van Sluy. Il est président de l'association brésilienne des victimes du Rio-Paris. Sa sœur Adriana était dans ce vol. Après le 8 mars 2014, Maarten est spontanément rentré en contact avec plusieurs d'entre nous, afin de partager son expérience et d'apporter son soutien.

Les discussions s'animent autour de ce projet de levée de fonds avec la plateforme Indiegogo. Il faut créer un comité de gouvernance, rédiger des règles strictes. Si 5 millions de dollars sont effectivement récoltés, alors il faut créer un contrat avec les familles partantes. Où va aller l'argent ? Sur quel compte ? Qui aura la main ? Comment ?

« Reward Project », c'est le nom de code choisi par Sarah pour nommer l'objet des mails relatifs à ce projet. *Reward*, comme récompense. Plus tard, ce sera « Melon project ». Mais souvent ce sera plutôt : « URGENT… RESPONSE NEEDED ». Et là, il faut répondre vraiment très vite, le plus vite possible, sous peine de voir sa boîte mail imploser. En cause les messages en rafale de douze kilomètres de long dont Sarah nous inonde jusqu'à réception d'une réponse. Avec les décalages horaires, je suis toujours le dernier à réagir. Le fil de discussion peut alors atteindre les trente pages. Je dois lire les réponses des autres avant et je n'ai que très peu de temps dans la journée. Certains n'en peuvent plus. Moi le premier. Je tiens bon. Très rapidement, le collectif Voice370 annonce son retrait de la discussion, ainsi que sa non-participation au projet.

Les méthodes et la personnalité de Sarah sont critiquées, mais c'est aussi son passé qui pose problème. Après un passage au sein de la société Tescom, basée en Israël, elle a atterri en Chine chez Microsoft. Elle y est ensuite devenue enseignante. Et puis il y a son compagnon, Philip Wood. Il était « Executive » chez IBM en Asie. À l'heure où la théorie du contrôle à distance des avions est largement discutée dans les forums de MHistes, les passés de Sarah et de Philip, étroitement liés avec des sociétés de haute technologie, dérangent. Certaines rumeurs vont jusqu'à prêter à Sarah quelques connivences avec des services de renseignement. Finalement, c'est l'arrivée d'un certain Ethan Hunt qui finira par convaincre Voice 370 de ne pas se mêler de ce projet.

Ethan Hunt est son véritable nom. Ce n'est pas un pseudo. Je le précise, car il s'agit aussi du nom du personnage principal joué par Tom Cruise dans le film *Mission impossible*. Ça ne s'invente pas. Pour nous aider à mettre en place la fameuse levée de fonds, Sarah a missionné ce gars qui n'a

absolument aucun lien avec le MH370, ni de près, ni de loin. Ethan, bonne tête, australien, célibataire, la petite cinquantaine, habite Hong Kong et fabrique des imprimantes 3D à Shenzen, une ville industrielle chinoise située dans la province du Guangdong. Les affaires marchent plutôt bien pour lui. Cet ancien pilote, tour à tour détective privé et philanthrope, s'est pris de passion pour l'affaire du vol MH370. Il souhaite aider, mettre à notre disposition ses contacts, sa société. En fait c'est de lui que vient l'idée d'Indiegogo. Il a déjà utilisé ce site pour lever des fonds pour son business. Sur Internet, certains le critiquent pour sa gestion de l'argent récolté. Pour ma part, je n'ai rien contre lui.

Il a contacté Sarah, l'a convaincue. Et le voilà dans la boucle de tous nos mails. Dans un message, Sarah se justifie :

« Se faire aider par des étrangers qui souhaitent simplement faire une action purement philanthropique, aider à mettre en place un financement participatif, c'est une idée inédite pour la plupart des gens en Asie. Je ne suis pas étonnée que les Chinois et les Malaisiens soient mal à l'aise avec ça. Pourtant, c'est une chose commune pour les Américains, les Australiens ou les Canadiens […]. »

Sarah est convaincue que l'aide d'Ethan nous est indispensable. La plupart des NOK le sont beaucoup moins.

J'ai quand même pris la peine de passer un coup de fil à Hunt. J'ai senti un gars concerné et je dois admettre que lorsque nous nous parlons, nous sommes d'accord sur tout. Ça fait du bien. Bon, c'est vrai, je ne comprends pas bien sa légitimité dans l'affaire, mais après tout, s'il a des connexions intéressantes en Chine et ailleurs, on aurait tort de s'en priver. Mon énergie étant déjà limitée, je redoute surtout de me fâcher avec Sarah.

Un peu plus tôt, c'était au tour de Peter Weeks, un Néo-Zélandais, de m'annoncer son départ du futur comité de gouvernance. Son frère Paul, le mari de Danica, était dans l'avion. En privé, je lui laisse un message en lui demandant les raisons de son départ. Une courte conversation hachée s'engage.

« Hello Peter, je suis préoccupé par le fait que tu aies pris la décision de ne pas rejoindre la campagne Indiegogo. Pour être honnête avec toi, c'est vrai que Sarah agit seule, je me bats pour changer ça. L'anglais n'est pas ma langue maternelle, donc je ne peux pas réagir dans la seconde à cette tonne de courriers qu'elle nous envoie. »

Il me répond quelques heures plus tard en m'expliquant succinctement son choix. Je le sens aussi embêté que résolu à quitter le groupe.

« Hello, Ghyslain, à vrai dire le manque de structure juridique est assez inquiétant dans cette histoire. Si une somme aussi énorme est récoltée, il faut davantage travailler les structures du projet, prendre le temps. Par ailleurs, je ne connais pas vraiment Ethan. Ça n'aurait posé aucun problème si les choses avançaient plus doucement dans la mise en place. Mais ce n'est pas le cas. »

Je lui réponds que je ne sais pas pour Ethan. Je lui signifie que je comprends, que bien entendu nous respectons tous sa décision.

Sur les deux cent trente-neuf familles de passagers, on se retrouve à six : Sarah qui a perdu son compagnon Philip, Naren et Pralhad dont les épouses Chandrika et Kranti étaient à bord de l'avion, moi, ainsi que nos conseillers dits « indépendants » : Maaren, du vol AF447, et Ethan, cet ex-détective privé. De qui ? Pourquoi ? En quelle année ? Je ne le saurai jamais. Quoi qu'il en soit, Ethan, brillant leveur de fonds, semble devenu pour Sarah le nouvel homme de la situation.

Un vendredi soir de ce mois de juin, je reçois une avalanche de mails de la part de Sarah. Des propositions de contrats, le lien vers un compte Dropbox dans lequel consigner tous nos documents confidentiels. Je dois aussi scanner mon passeport… Un appel pour une levée de fonds à 5 millions de dollars, ça n'est pas ordinaire. Ce n'est pas comme si l'on créait un compte commun sur Leetchi pour un cadeau d'anniversaire ou de mariage. Personne ne demande 5 millions de dollars ! Pour des raisons de sécurité, et s'agissant de fonds aussi énormes, plusieurs choses doivent être vérifiées. La société Indiegogo doit valider nos identités, vérifier notre histoire.

Finalement, Indiegogo donne son feu vert. Le contrat de notre comité de gouvernance fait près de sept pages. Il y a des petits a), des petits b), des alinéas, des sections 2, des sections 2.1… L'accord est régi par la loi en vigueur en Australie. L'objectif annoncé de la collecte de fonds est de 5 millions de dollars. À récolter dans un délai d'un mois. 3 millions seront alloués à une éventuelle récompense à la suite d'une information. 1,25 million sera utilisé pour engager une entreprise de détectives privés. Et 750 000 dollars serviront aux frais annexes.

J’aimerais y voir clair. Peter avait raison, ce n’est pas finalisé cette histoire, tout va beaucoup trop vite !

On a aussi dû réaliser des vidéos de nous avec des panneaux « Vérité sur le MH370 ». Ça m’a pris un temps fou, je n’ai même pas eu le temps de lire les petites lignes du contrat. J’apprends qu’Indiegogo compte prélever au passage douze pour cent de la somme réunie. Quelques heures plus tôt, une plateforme française me contactait en me proposant de mettre à notre disposition la même interface, sans faire le moindre bénéfice. J’appelle Sarah, je lui demande de reporter ce lancement. Elle me propose d’y réfléchir.

Le lendemain, en regardant mes mails, je comprends que la campagne est lancée.

Je suis furieux.

Sarah a rédigé un communiqué de presse, d’ailleurs sans doute déjà envoyé aux rédactions. Je ne sais même pas si je dois la rappeler. Je vais hurler, ça va faire monter ma tension, je ne vais plus pouvoir travailler, je vais recevoir vingt mails de plus et devenir encore plus dingue.

Le comité de pilotage n’a toujours pas été désigné, nous n’avons pas de compte en banque dédié pour recevoir les fonds, nous n’avons pas de contrat entre nous et, pire, nous n’avons pas suffisamment communiqué en amont sur cette campagne qui ne doit durer qu’un mois. Et nous sommes en pleine saison de vacances d’été… Dans l’urgence, c’est une banque basée à Hong Kong qui est choisie par Sarah et Ethan. « Ça permettra d’éviter certaines taxes… » me disent-ils.

Chaque jour, tout devient encore un peu plus flou. Pour donner plus de succès à notre campagne, Indiegogo propose quelques jours plus tard à Sarah de baisser la somme. L’objectif de récolter 5 millions de dollars en un mois est clairement irréalisable. Là encore, Sarah négocie dans son coin avec Indiegogo qui lui fait des suggestions. C’est ainsi que de 5 millions on passe à 250 000. Alors que toute la campagne de communication fait écho de 5 millions de dollars pour les « informateurs », la somme est abaissée de façon drastique. Sarah n’enverra, pour le coup, aucun communiqué pour prévenir la presse de cette reculade.

Les gros titres de ce début d’été 2014 sur le MH370 se ressemblent : « Des familles de passagers offrent 5 millions de dollars pour toute information. »

Nous recueillons quand même quelques donations. Dans les premiers temps, la somme grimpe d'ailleurs assez vite. 10 000 dollars, 20 000 dollars… En tant que membre du comité de pilotage, je dispose des mots de passe qui me permettent l'accès au back office de cette initiative sur Indiegogo. Un soir, je me connecte. Je découvre que la plupart des grosses sommes déposées viennent de France. Je clique sur le profil des donateurs. Je les connais. Deux de mes bons copains ont mis chacun 10 000 dollars. Ce sont des sommes énormes. Je comprends que mon propre réseau est l'essentiel contributeur de cette levée de fonds. Je ne contrôle pourtant rien. Ils n'auraient peut-être pas dû…

Juillet 2014

En parallèle, on s'active avec Anne-Sophie pour donner naissance au site mh370france.com, le comité de soutien francophone. Je mets toute mon énergie dans ce projet.

La plateforme anglophone Voice370 est indispensable, mais il est grand temps de disposer d'un site accessible en français. La France a besoin de connaître notre histoire. Le président François Hollande ne s'est toujours pas exprimé, nos lettres restent sans réponse et nos nombreuses réunions, au Quai d'Orsay comme au BEA, sont une mascarade. Sur le site du ministère français, il n'y a toujours rien sur la disparition du MH370.

Trouver un nom pour l'association n'a pas été simple. Il a fallu procéder à une recherche en fonction des noms de domaines déjà déposés, apprendre comment gagner en visibilité. Je découvre alors que le nom « MH370 » a déjà été déposé des dizaines de fois. Une annexe de l'association est créée en Chine par des amis afin de fédérer la communauté d'expatriés en Asie. Ils ont l'idée d'organiser un « week-end en blanc ». Plus de trois cents personnes du monde entier nous envoient leur photo, habillées en blanc et tenant un panneau MH370. Les images sont ensuite compilées dans une petite vidéo destinée à lancer le site MH370France. Ma nièce Pénélope s'occupe du montage. Pour la bande-son, je choisis le titre du chanteur Calogero, *Un jour au mauvais endroit*.

Le 7 juillet 2014, le « comité de soutien » est prêt. Il s'articule autour de trois volets : un site Internet, un appel aux dons et une pétition. Notre but est essentiellement d'obtenir de la part des autorités des réponses à nos questions concernant l'enquête, mais aussi relatives à la sécurité aérienne, au contrôle des passeports et au suivi des avions. Il est également d'inciter ceux qui posséderaient ne serait-ce qu'un tout petit bout de l'histoire à s'exprimer.

Le 7 juillet, je clique sur le lien du site. J’aime bien le bleu ciel de la typo. Je referme la page.

Je reclique. Je referme.

Je panique.

C’est mon histoire, pourquoi dois-je absolument la partager ? Ce sont les « miens ». Laurence, Hadrien, Ambre, où êtes-vous ? Ce texte va-t-il vraiment atterrir dans toutes les boîtes mail des rédactions de Paris ? C’est mon intimité. Il y a méprise. Ma vie, c’est être ingénieur, aimer la femme qui m’accompagne depuis plus de trente ans, emmener mes enfants au cinéma, au bowling, leur préparer un feu, leur commander cet assortiment de sushis qu’Ambre aura disposés sur la table basse. Nous réchauffer à cinq autour de la cheminée.

C’est la vie que j’ai choisie.

Celle que je vivais « avant ».

Je ne dois plus penser comme « avant ».

Je dois une réponse à Alexandre, mon fils qui, à vingt ans, démarre sa vie avec « ça ».

Qu’importent les moyens.

Un Boeing 777 de la compagnie Malaysia Airlines, doté des dernières technologies, s’est volatilisé.

Voilà quatre mois que ma vie a basculé.

J’ai beau me le répéter, je ne m’y résous pas.

Je comprends que je dois communiquer. Il y a une omerta autour de cette enquête, un maximum de personnes doit le savoir.

Je n’ai plus le droit de me taire. Je n’ai plus le droit de me réfugier dans l’anonymat.

Je dois m’adresser à ceux qui savent.

Les inviter doucement à parler. Peut-être.

Un peu plus tôt, j’ouvrais mon propre compte Facebook.

Un compte Facebook sur lequel je décide d’être transparent. Je mets en ligne mon numéro de téléphone, mon mail. Je signe le certificat d’inscription en y inscrivant mon vrai nom. Tout le monde peut me contacter. Les bienveillants, les bien-pensants, les imbéciles, les tordus. C’est chronophage, ça m’occupe. D’un autre côté, ça me rend fou. C’est le début des vacances scolaires, je vois défiler la vie des « autres ». Je croise les photos de mes amis, des photos de familles heureuses aux quatre coins

des plus beaux endroits de la planète. Le monde continue de tourner et d'être heureux. Sans moi. Je dois l'accepter.

Les « demandes d'amis » affluent, les messages privés aussi. Certains proviennent clairement de faux comptes créés pour l'occasion.

« Méfiez-vous de Sarah, elle n'est pas ce qu'elle dit être. Je ne peux pas vous en dire plus. »

Qu'est-ce que je peux répondre à ça ? Rien, à part peut-être une autre question.

« Comment connaissez-vous Sarah ? Pourquoi me dites-vous ça ? »

Pas de réponse.

Je me fais insulter par un type qui pense que je suis un imposteur. Il s'est mis dans la tête que je n'étais pas le « vrai » Ghyslain Wattrelos. Je ne le connais même pas ! Ce gars est hyper violent. Il se dénomme d'abord « Douchbag », puis « Hermann speed » et enfin « Igor Monnoyeur ». Je le bloque. Il crée alors un nouveau pseudo et se déchaîne de nouveau.

L'icône « Messenger » m'indique un autre message.

« De quoi tu te plains ?? T'as les moyens. T'as envoyé ta famille au Club Med ? Alors, arrête de gémir. »

Je songe à désactiver mon compte. Dans mes rêves, je voudrais aller voir ces gens un par un, leur hurler en face ce que je traverse. J'aimerais faire vibrer leurs narines, et pourquoi pas ensuite leurs neurones. J'envisage de porter plainte. Je consigne les insultes. J'envoie un SMS à ma sœur, elle me retient.

« Tu viens de t'inscrire sur les réseaux sociaux. Tente, trie les messages. Ça n'est pas grave, ce ne sont que des trolls. Il y a des cons dans ce monde. Tu as un autre combat à mener. »

Anne-Sophie marque un point.

Plus serein, je continue de lire les dizaines de messages reçus. Ils se disent nombreux à pouvoir m'indiquer où se trouve l'avion. Grâce à leurs techniques de radiesthésie, leurs dons de naissance, leurs contacts très haut placés. Je réponds seulement à ces derniers.

Je suis dans le « on ne sait jamais ».

Là non plus, pas de réponse.

Assez vite, je lâche l'affaire avec ce compte Facebook que j'ai pourtant décidé de garder. En photo de profil, je mets une image de ma famille. Mais, désormais, je filtre les messages. Sur mon « mur », je consigne les seules dates importantes.

De son côté, Sarah s'occupe de la communication de notre *crowdfunding*. Comme à son habitude, elle est parfaite dans ce rôle. CNN la réclame. De mon côté, je tente de continuer d'assurer les invitations de médias français. Puis j'accepte toutes les sollicitations de la part des journalistes, ou presque. Il est temps de dénoncer haut et fort ce mur du silence qui s'apparente à un secret d'État. Il est aussi temps pour moi de ne plus laisser Sarah communiquer seule sur le MH370.

Lorsque je suis en studio ou sur un plateau télé, mon premier problème est d'arriver à expliquer en cinq minutes les incohérences de toute cette histoire. Dans les médias audio, les conducteurs sont inévitablement minutés, lorsque l'invité dépasse son temps imparti les rédacteurs en chef somment fissa dans l'oreillette le présentateur de presser la fin l'interview. Nous sommes en 2015. Finies les années 80, l'époque des émissions à rallonge. Je dois être concis, rapide, clair.

Avant de le comprendre, j'en ai souffert. Il m'est arrivé d'être coupé en plein direct. Au fur et à mesure des interviews, j'ai dû m'habituer à sélectionner mes phrases, synthétiser mon message sans en réduire sa portée. J'apprends.

Je me heurte à une autre difficulté, celle de véhiculer un message différent à chaque fois. Dans ce monde interconnecté, l'exclusivité de la parole est précieuse. « Dites-nous quelque chose que vous n'avez jamais dit auparavant », me demande-t-on dans les loges.

Systématiquement, dans la mesure de mon possible, je m'y essaie et donne encore un peu plus de « moi ». C'est épuisant.

Après Europe 1, c'est au tour de RTL, BFMTV, iTélé, France Info, France Inter…

Je finis par privilégier les directs. Je contrôle mieux le message que je délivre, même si je ne contrôle pas les questions. Et ça, c'est tant mieux. C'est spontané.

J'accepte d'accueillir une équipe du 20 heures de TF1. Trente minutes d'installation, l'interview dure plus de quarante minutes. Objectif : effectuer plusieurs plans caméra sur la terrasse, le salon, la cuisine. Un plan de moi en train de m'installer à mon bureau. Un plan de moi en train de faire un café sur ma machine Nespresso. Un plan de moi en train de feuilleter un album photo. Je n'aurais jamais imaginé un jour faire un truc pareil. J'essaie de « jouer le jeu ». J'ai pu faire passer tous les messages que je

voulais, ça me va. On me prévient quand même en partant que, bien sûr, tous les plans ne passeront pas. Ça dépend du montage et forcément de l'actualité du jour. Je les rassure en leur disant que ça, je le sais.

Le lendemain je découvre un reportage de quarante secondes. Il y a la photo de mes enfants, les trois bougies allumées en permanence dans ma cheminée. Une petite phrase de ma part sans intérêt, un commentaire *off*. C'est tout. Mon message à l'époque était de dénoncer le silence de la France, il n'en sera pas vraiment fait écho. Je comprends les contraintes, mais si on me dérange trois heures chez moi, j'aimerais qu'on prenne au moins le soin de relayer mon appel.

Dans le même temps, CNN me contacte. Ils veulent m'interroger, me filmer depuis une superbe terrasse donnant sur les Champs-Élysées face à l'arc de Triomphe. J'imagine qu'ils souhaitent une image d'Épinal de la France en arrière-plan. Il est vrai que la banlieue de Paris, même cossue, ne fait guère rêver. J'accepte. Le direct doit alimenter l'émission de leur présentateur vedette, Richard Quest. Je m'aperçois que le direct en langue anglaise est bien plus compliqué que prévu. Le présentateur de CNN s'exprime très vite et attend de ma part une cadence identique.

Je continue avec quelques émissions d'enquêtes, « 66 minutes » sur M6, « Envoyé spécial » sur France 2. J'aime bien ces émissions au cours desquelles je croise parfois de très sérieux experts. Une fois les enregistrements terminés, nous discutons entre nous du MH370. Leurs éclairages sont souvent passionnants.

J'ai aussi adoré participer à l'émission « Les orages de la vie ». Celle-ci est totalement inconnue en France, mais très suivie en Belgique. Le tournage s'effectue dans une Fiat 500. Questions-réponses en freestyle. Un cameraman à l'arrière. Le conducteur m'interroge. Je ne suis que passager. Avec eux, je prends la route. Je me retrouve à Roissy devant un simulateur de vol de Boeing. Grâce à eux, je rencontre un pilote expérimenté, avec qui j'ai finalement pu longuement discuter en aparté. Lui non plus ne croit pas à la version officielle. Je quitte l'équipe de production belge, presque avec regrets. Je les remercie pour ces échanges. On se serre la main. Un taxi m'attend. Ils m'enverront un début de montage plus tard. Je m'apprête à monter dans la voiture pour regagner ma maison dans les Yvelines lorsque je vois un petit bonhomme venir vers moi.

— Monsieur Wattrelos, excusez-moi, je peux vous parler ?

Je le reconnais, c’est un membre de l’équipe de production. Ce jeune est motivé, sérieux. Je le salue, je l’invite à me parler tranquillement. Il paraît essoufflé, il a visiblement couru afin de me rattraper.

— Monsieur, j’ai un ami dont un parent travaille chez Inmarsat à Londres. Cette personne affirme que la société ne dit pas la vérité. Je suis incapable de vous en dire plus. Il n’y a aucune preuve, j’en suis désolé. Ce ne sont que des propos rapportés que j’ai entendus de quelqu’un de confiance. Voilà, je tenais à vous le dire.

Une information de plus que je range dans l’un des tiroirs de mon cerveau…

Dans le même temps, j’accepte de participer à des émissions dites de « divertissement ». C’est nouveau pour moi. Il y a des musiques, des « jingles ». J’atterris sur le plateau du « Grand Journal » de Canal +. Cette fois-ci, ce ne sont pas des assistants qui m’accueillent mais le présentateur Antoine de Caunes. Je ne suis qu’un ingénieur, un père de famille. Je ne fais pas partie de ce monde. Antoine l’a compris. En coulisses, il prend le temps de me rassurer. Il reçoit quinze coups de fil, son téléphone sonne sans cesse. Ça lui est égal. Il m’écoute. Longtemps, il m’explique le conducteur, les rouages, les possibles questions qui me seront posées. Il « m’apprend » la télé.

Grâce à lui, j’ai l’impression de pouvoir désormais tout affronter. Direction l’émission « Salut les Terriens », présentée par Thierry Ardisson. Je me retrouve en compagnie du footballer Frank Lebœuf et du journaliste politique du site Médiapart, Edwy Plenel. Je redoutais Ardisson. En fait, c’est un gars sympa. Il est particulièrement organisé et tient fermement ses fiches minutieusement préparées. Après l’émission, Frank Lebœuf m’annonce vouloir participer à notre collecte de dons. Je discute avec Edwy Plenel, je cherche à le motiver pour que Mediapart s’intéresse au MH370.

Ma participation à l’émission « C à vous » présentée par Anne-Sophie Lapix fut de mémoire un peu plus rude. J’attends derrière une porte que l’on me donne le top pour m’avancer sur le plateau. J’entends parfaitement ce qui se passe. Dans le studio, c’est la franche rigolade. J’ai du mal à me concentrer et me demande comment je vais bien pouvoir rentrer là-dedans avec mon air sombre alors que tout le monde est en train de se bidonner devant plus d’un million de téléspectateurs. Je suis mal à l’aise, je m’avance. Pour couronner le tout, le journaliste Patrick Cohen met

certaines de mes paroles en doute. Depuis, j'ai appris à mieux réagir face à la contradiction.

Je deviens à l'aise. J'enchaîne avec « Allô docteurs » sur France 5, « Toute une histoire » sur France 2. Deux émissions au cours desquelles l'aspect psychologique est largement évoqué, la résilience… La même question m'est régulièrement posée :

« Comment faites-vous pour tenir ? »

Souvent je réponds :

« Parce que je n'ai pas d'autre choix. J'ai un merveilleux fils. Pour lui, pour nous, je dois tenir. »

J'essaie de ne pas négliger la presse écrite pour laquelle j'ai beaucoup d'admiration. J'accorde ma première interview au quotidien *Le Figaro*, un de mes amis est à l'époque chef du service étranger. Vient ensuite *Paris Match*. Le rendez-vous photo dans mon salon m'oblige à faire preuve d'une certaine forme d'abnégation. L'exercice m'est un peu difficile. Mais j'accepte, parce que je dois incarner l'histoire. Si ma vie est à présent consacrée en grande partie à suivre l'enquête, mon quotidien c'est aussi ça : un salon vide et des photos qui trônent sur la cheminée. Les gens doivent savoir. Suivent le *JDD*, *Libération*, *Le Parisien*, *l'Obs*, *Society*…

Il y aura aussi un moment de pur bonheur, une rencontre avec une certaine sœur Catherine, de Radio Vatican. Lors d'un passage à Rome, une amie me conseille de la rencontrer. J'accepte. Je la rencontre. Me voilà en plein cœur de Rome, à bord d'une petite Fiat filant à toute allure en compagnie de sœur Catherine. Elle conduit comme une dingue au milieu des ruelles étroites de cette ville qu'elle semble connaître par cœur. L'interview est dans une heure. Je me cramponne.

Elle se gare n'importe où. Je lui propose de nous garer un peu mieux…

— Ça n'est pas grave et l'interview ne sera pas longue ! me dit-elle.

Au micro de Radio Vatican, sœur Catherine est à l'écoute. Je me laisse aller. L'interview se prolonge, elle durera plus d'une heure.

J'aurais voulu que cette conversation ne s'arrête jamais…

En quelque mois, je deviens un personnage médiatique.

Les échos positifs que je reçois après chaque intervention me procurent une sorte de « bien-être », à la manière des « *like* » sur Facebook ou des « j'aime » sur Instagram, les soutiens et compliments déferlent et semblent grossir à mesure de mes interventions. Suis-je devenu accro ?

Ce qu’ils ne savent pas, c’est que le soir, loin de leurs projecteurs, je m’effondre.

10 juillet 2014

— Ghyslain, on a reçu un message d'un type qui prétend être en possession d'une vidéo de l'appareil qui atterrit. Il demande 1 million de dollars, m'explique Ethan via Skype.

En créant cette plateforme avec Indiegogo, on a voulu nous adresser avant tout à « ceux qui savent », ceux qui connaissent même le moindre bout de début de piste. Des parents qui auraient entendu un jour une conversation de leur fils ou fille employé(e) à la Malaysia Airlines, chez Boeing ou chez Inmarsat, ou même simple stagiaire, alors qu'il ou elle parlait au téléphone dans le salon, avant un dîner en famille… Celui dont personne ne se soucie au moment où des choses capitales se décident dans une salle, un bureau, au bout du fil… Peut-être existe-t-il un expert qui sait ? Quelqu'un qui n'a plus rien à perdre, qui va bientôt prendre sa retraite et ne souhaite pas s'en aller sans soulager les familles. Ce peut être aussi un simple père de famille comme moi. Un homme de ménage qui a vu quelque chose. Une mère qui porte le secret de son fils. Un témoin qui n'aurait jamais dû entendre ce qu'il a entendu, juste parce qu'il passait par là. Ce peut être n'importe qui. La plateforme n'est pas conçue uniquement pour recueillir des dons, elle peut aussi recevoir tous les messages.

C'est Ethan qui est chargé de trier les informations et pistes éventuelles, les « *leads* » comme on les appelle en anglais. Personne d'autre ne peut le faire, nous en recevons beaucoup trop. Ethan met à contribution des gens de sa société. Si l'on veut comptabiliser les mots, depuis les déglingués jusqu'aux plus sérieux, en passant par les « médiums » et autres « voyants » en tous genres, on a dû recevoir quelque deux ou trois mille messages. Contre toute attente, Ethan se révèle plutôt doué pour trier cette déferlante d'informations, ça me plaît bien. Il élimine les charlatans, les faux experts. Lorsqu'il n'est pas sûr, il met de côté, analyse calmement. Contrairement à

Sarah, il ne m'arrose pas de messages. Lorsqu'il me contacte ce même mois de juillet, je sais que c'est parce qu'il a un doute.

Ethan semble avoir un sérieux cas de conscience.

— Ça vient des États-Unis. Ils refusent de s'identifier. Ghyslain, ils ont quelque chose, je crois. J'ai discuté avec eux, ça semble vraiment sérieux. Il y a un ou plusieurs militaires américains derrière. Ils ont une vidéo de l'avion.

— Ethan, de quoi tu me parles ? On ne va pas leur donner 1 million de dollars sans savoir ce qu'ils ont ! On n'a même pas 1 million de dollars. Il faut qu'ils nous délivrent une vraie information, une vidéo ou même la moitié d'une photo, un début de preuve de ce qu'ils détiennent. Ensuite, on discute. De toute façon, notre position a toujours été de ne payer qu'une fois la preuve validée.

Une négociation s'engage alors entre Ethan et ces curieux informateurs. Elle va durer plus d'un mois. Ethan me tient au courant, ça devient assez nébuleux. Pourtant c'est troublant, Ethan y croit, ses interlocuteurs doivent être assez doués.

Finalement, cette histoire retombe comme un soufflé. Je n'en entendrai plus jamais parler. Était-ce réel ? Je n'ai pas osé en reparler à Ethan, ni même à Sarah.

100 516 dollars. Je découvre ce chiffre un après-midi, alors que j'essaie de me détendre un week-end avec mon fils. Je devais fermer mon portable la journée et ne le rouvrir qu'après 16 heures. Pour décompresser, c'était le deal. J'ai dû tenir à peine vingt-quatre heures.

100 516 dollars. C'est le chiffre recueilli grâce à un peu plus de mille donateurs sur la plateforme Indiegogo, au bout d'un mois. Avec ça, on ne finance pas un informateur. On finance encore moins nos propres sorties en mer pour d'éventuelles recherches d'épave. En imaginant que des armateurs soient intéressés par l'étrange initiative privée de six proches de passagers du MH370 sollicitant des recherches dans d'autres zones, ces dernières finiraient par nous coûter plusieurs millions de dollars. Avant de mettre toutes nos économies en commun, ou même d'envisager une hypothèque, au bout de trois jours de recherches au milieu de l'océan on serait déjà tous ruinés.

L'opération Indiegogo est un fiasco. Sarah n'est pas de cet avis et dégaine son plan B. Elle propose de confier cette somme à des enquêteurs

privés, lesquels iront chercher eux-mêmes les informateurs. Pralhad, Marteen et moi n'avons jamais été d'accord avec cette idée. S'organiser pour rémunérer des informateurs a toujours été notre seul but. Lancer une enquête parallèle, et privée, aussi rapidement, c'est confier nos clés et notre maigre portefeuille à une société que nous ne connaissons pas. Les mails de Sarah, destinés à nous convaincre, sont toujours aussi longs. Aucun d'entre nous n'a le temps d'y répondre correctement. Comment fait-elle ? Où trouve-t-elle le temps de s'investir à ce point dans l'enquête tout en travaillant ? Comment peut-elle être sur tous les fronts à la fois ? Quelle que soit l'heure du jour ou de la nuit, elle arrive à répondre à tous mes mails. C'est quasi immédiat. Et l'argumentation est sacrément étoffée, quel que soit le sujet. Elle a réponse à tout !

Je propose de se contenter de prolonger la campagne Indiegogo, de limiter nos échanges à un mail par jour et par personne, et d'organiser une téléconférence une fois par semaine. Sans succès. Je comprends que je n'ai désormais plus la main sur rien. Encore moins sur les initiatives déclenchées par Sarah, en notre nom.

« Mon frère travaille dans la police aux États-Unis. Il a sélectionné pour nous les meilleurs enquêteurs privés de la planète. Il y a cette société d'investigation basée à Singapour. Elle a bonne réputation ! » plaide-t-elle.

L'entreprise en question est surtout dotée d'un excellent référencement Google. Selon les mots tapés dans la barre de recherche et correspondant à nos besoins, elle arrive quasiment chaque fois en première position. Plutôt bien foutue, celle-ci semble d'abord conçue pour en mettre plein la vue afin de rassurer le futur client. Un texte de présentation rappelle que l'entreprise est solidement ancrée en Asie depuis les années 70, et met en avant ses valeurs : éthique, passion, agilité, excellence. Leurs clients comptent plusieurs cabinets d'avocats, compagnies d'assurances et sociétés multinationales. Pour d'évidentes raisons de confidentialité, aucun de ces clients n'est directement nommé. Derrière mon écran, je clique sur les différents services proposés, sur leurs communiqués de presse et sur la galerie photo, pour le coup un peu « *cheap* », où sont représentés des intervenants au cours de conférences à Singapour ou à Kuala Lumpur. Leur directeur général est président de l'Association internationale des enquêteurs privés.

Je m'arrête là. De toute manière, je n'ai plus le choix. Sarah a entamé les démarches et demandé les devis sans même attendre la fin de la campagne

de levée de fonds. Depuis plusieurs semaines, je vois passer des mails relatant ses échanges avec un certain monsieur K., directeur de l'établissement. Elle a organisé plusieurs téléconférences avec lui, sans nous inviter à y participer. Ce n'est que lorsqu'elle a eu besoin d'un consensus pour lancer les « festivités » qu'elle nous a livré certains détails.

Monsieur K. propose une prestation à 600 dollars de l'heure. Pour que l'on rentre dans nos frais, il parle d'une première provision de 30 000 dollars, soit cinquante heures de travail, pour commencer. Une sorte de prix « *all inclusive* » comprenant la main-d'œuvre, l'accès à leurs contacts, les dépenses. Afin d'arriver à ce forfait, la société a proposé de réduire le nombre d'heures d'investigation, privilégiant ainsi la qualité sur la quantité. Un protocole d'accord est déjà rédigé. Deux enquêteurs seront basés en Malaisie, deux autres à Singapour. Monsieur K. nous rassure, son équipe est familière des terrains hostiles, y compris des entretiens sensibles ou compliqués, voire musclés. Leur expérience s'étend de la recherche en Inde de matériels informatiques contrefaits dans plus de vingt États jusqu'à cette enquête effectuée pour un personnage politique du Bangladesh. Ils possèdent également une petite expérience en matière d'accident d'avion, consistant essentiellement à réunir les preuves exigées par les assurances dans le cadre d'accidents de moyen-courriers. Leurs consultants extérieurs peuvent inclure des militaires comme des plongeurs, précise le responsable. Mettre au jour les dissimulations gouvernementales, garder les documents confidentiels, sauvegarder des preuves, c'est aussi leur truc.

Je me méfie de la plaquette de com un peu trop lisse de ce monsieur K. Sauf qu'à présent, peu de choix s'offrent à moi. Soit je m'investis, soit je laisse tomber comme l'ont fait les autres NOK. Tout membre peut mettre fin à son adhésion par un avis signé et transmis aux autres. C'est inscrit dans la charte de notre comité. Celle que j'ai moi-même signée. J'ai des doutes : dois-je rester, ne serait-ce que par respect de l'argent que mes amis ont investi ? Je préfère les méthodes plus douces, moins intrusives et tout aussi connectées du collectif Voice370, lequel regroupe plus de quatre cents proches de victimes accompagnés de sérieux experts. Depuis quelques semaines, notre association MH370France fonctionne bien. Le site a enregistré plus de dix-huit mille visiteurs. Plus de dix mille personnes ont signé la pétition destinée au président François Hollande. Nous recevons aussi beaucoup de témoignages et de dons. Joséphine, ma nièce, propose de faire un bilan hebdomadaire. Je ne peux pas tout lire.

Les communications avec Sarah m'épuisent. Du côté des recherches, c'est silence radio. Je me sens abandonné par mon propre pays qui ne s'intéresse pas à ce dossier.

J'attends toujours l'invitation de François Hollande. Je me noie dans les démarches, les appels à l'aide, les forums sur Internet. L'été est là. Je me lève tôt, trop tôt. Quand la machine expresso ne tombe pas en panne ou que je n'ai pas oublié d'acheter des dosettes, j'avale un café, je saute dans ma voiture et j'assure une présence sur une radio ou une télé matinale. Avant de me poser derrière mon bureau chez Lafarge.

J'ai très peu de nouvelles du Quai d'Orsay, j'en ai encore moins de l'Élysée, que j'ai pourtant relancé il y a plus d'un mois, le 15 juin. À cette occasion, j'ai simplement eu droit à un échange lapidaire avec le chef de cabinet de François Hollande.

Par mail, je demande de manière amicale conseil à un avocat recommandé par un ami. Comment me faire entendre ? Pourquoi ce silence de la part de mon pays ? Sa réponse est très claire :

« Ghyslain, le ministère des Affaires étrangères ne fait que gérer les impatiences des victimes. Il n'a pas capacité d'intervention efficace en matière judiciaire. En outre, la Malaisie ne coopère pas vraiment avec le reste du monde […]. »

Par manque de transparence judiciaire, de précieuses informations peuvent rester dans l'ombre.

Sarah me relance. Elle a envie de le conclure, ce contrat. À Singapour, la société privée a besoin de ma signature pour démarrer.

Elle s'impatiente.

Je décide d'attendre encore un peu.

J'ai mal dormi. Je lis la presse, je la lis beaucoup trop. Je tombe sur un article sur les prochaines vacances du gouvernement. J'apprends que certains iront à l'île d'Yeu, d'autres à l'île de Ré, d'autres en Toscane. Laurent Fabius, lui, doit se rendre en Grèce.

17 juillet 2014

Ce jeudi, j'ai une dizaine de dossiers à gérer. Je travaille de la maison pour superviser les travaux. L'abri au fond du jardin est terminé, les artisans attaquent la rénovation de la cuisine. J'allume la radio sur France Info.

> Crash en Ukraine. L'information est tombée peu après 17 heures. Deux cent quatre-vingt-quinze personnes étaient à bord de l'appareil. Le Boeing de la Malaysia Airlines reliait Amsterdam à Kuala Lumpur. Il s'est écrasé à l'est de l'Ukraine. Kiev affirme ce soir que l'avion aurait été abattu par des rebelles pro-russes. Le président Porochenko parle d'un acte terroriste.

Je ne me souviens plus si ce sont les mots « crash » ou « Malaysia Airlines » qui m'ont fait bondir et ont d'un coup bloqué ma respiration. J'allume la télévision. J'attrape la télécommande pour monter le son, mes mains tremblent. Les images que je découvre montrent plusieurs débris au milieu d'un champ calciné. Des morceaux de fuselage, des restes de la carlingue du Boeing 777. D'autres images diffusées par la télévision russe montrent des passeports éparpillés à même le sol, ainsi que des guides de voyage de Malaisie, de Bali, et d'autres affaires personnelles. Faisant référence à la disparition cinq mois plus tôt du MH370, les journalistes parlent d'une « série noire » pour la compagnie malaisienne. Deux drames aux causes vraisemblablement différentes, qui ont en commun le même modèle d'appareil, affrété par la même compagnie. Impossible de ne pas être troublé. Sur l'échelle du hasard, la probabilité d'une telle simultanéité à quelques mois d'écart était quasi nulle.

J'ai subitement l'impression de revenir quatre mois en arrière. Je souffre, physiquement. Je revis minute après minute mon « 8 mars 2014 ». Je revois l'hôtesse m'accueillant, les journalistes, la salle bondée avec les familles, ma maison vide, les chaînes info à la télé. D'autres vivent aujourd'hui le même cauchemar.

Je pense à ce père qui a sans doute embrassé sa femme et ses enfants à l'aéroport d'Amsterdam avant de les regarder partir en vacances. À ces grands-parents qui ne reverront jamais plus leur fille, leur fils, leurs petits-

enfants. Je passe ma journée sur réseaux sociaux. Je parle avec des familles de victimes du MH370. Sous le choc, on a tous besoin d'échanger.

Le lendemain, en marge d'un déplacement en Afrique, François Hollande s'exprime brièvement sur l'accident du vol MH17, indiquant au conditionnel qu'il « n'y aurait pas de Français parmi les victimes de cette catastrophe ». Il demande le déclenchement d'une enquête internationale avant d'ajouter qu'il s'agit d'un cas encore « non élucidé ».

Bien sûr, il a raison. Mais je ne peux m'empêcher de penser aussi qu'il y a cinq mois, j'aurais aimé que le président français signale la présence de quatre Français à bord du vol MH370 et réclame, dès le 8 mars 2014, une enquête internationale. Il ne l'a jamais fait.

Ma belle-sœur Pascale veut réagir par le biais d'un communiqué. Je ne suis pas d'accord, son idée me met mal à l'aise. Je refuse de tirer la couverture sur ma propre affaire alors que des milliers de proches de ces deux cent quatre-vingt-quinze passagers se retrouvent à l'aube de deuils impossibles à faire. Contre mon avis, Pascale rédige une lettre ouverte.

> Monsieur le président de la République française,
>
> […] Pourquoi demandez-vous immédiatement que « tout soit mis en œuvre pour faire la lumière sur les circonstances qui ont provoqué » le crash du vol MH17, alors que la France n'a rien fait et refuse d'agir depuis le détournement du vol MH370 de la même compagnie aérienne, Malaysia Airlines, à bord duquel ont embarqué quatre Français ?
>
> Pourquoi votre ministre des Affaires étrangères déclare-t-il, le soir même du crash du vol MH17, qu'« il faut qu'une procédure d'enquête soit rapidement lancée pour ce qui est un drame majeur », alors que, s'agissant du vol MH370, depuis plus de quatre mois :
>
> - d'une part, le Quai d'Orsay et le BEA n'ont eu de cesse de répéter aux familles que la France n'avait ni informations, ni moyens, ni pouvoir d'enquête,
>
> - d'autre part, la justice française s'enferme dans sa thèse de l'accident (homicide involontaire) et refuse de restituer aux faits la seule qualification possible compte tenu de notre Code pénal (article 421-1) : le détournement d'aéronef lequel est par définition un acte de terrorisme.
>
> Pourquoi enfin faites-vous part de votre « immense émotion » et exprimez-vous, à raison, votre « solidarité » aux proches des victimes du crash du vol MH17 alors que :
>
> - d'une part, vous-même – ou l'un quelconque des membres de votre gouvernement – êtes toujours resté inexorablement muet vis-à-vis des familles touchées par le détournement du vol MH370, y compris des familles françaises – vos compatriotes – connues dans les heures qui ont suivi le détournement,
>
> - et que, d'autre part, vous n'avez pas souhaité répondre personnellement aux sollicitations écrites de Monsieur Wattrelos ?
>
> Perdre sa femme et deux de ses enfants ne suscite-t-il pas émotion et solidarité ?
>
> Le fait que deux cent trente-neuf personnes aient été détournées à bord d'un avion et présumées mortes ne constitue-t-il pas un drame majeur ? […]
>
> Quand la France cessera-t-elle son omerta et son refus d'instruire comme il se doit sur le détournement du vol MH370 ?

Il n’y a ni disparition mystérieuse du vol MH370, ni tir de missile mystérieux sur le vol MH17, ni malédiction mystérieuse de la compagnie aérienne Malaysia Airlines.

Je n’approuve pas le timing. Mais je suis curieux de lire l’éventuelle réponse de l’Élysée.

Elle n’arrivera jamais.

Sarah continue ses relances. Je reçois encore plusieurs mails par jour. Un matin, fatigué, je me décide enfin à lui répondre.

« OK, je signe. Mandatons ces enquêteurs privés basés à Singapour. Je demande à valider leurs missions, je réclame un rapport hebdomadaire. »

Je n’ai de toute manière pas la force de lancer d’autres appels d’offres de mon côté. Il fait chaud, je ne dors pas, j’ai déjà dû prendre cinq bons kilos. Ça doit correspondre à la moitié du poids des problèmes administratifs qui s’accumulent dans ma boîte aux lettres, et sans aucun doute à celui de ces dossiers de travail à rattraper.

Les médias moulinent sur le MH17 abattu en Ukraine. À raison.

Du côté des recherches de « notre » MH370, c’est très calme et peu productif. Je relis un mail que ma secrétaire m’a transféré un peu plus tôt, celui d’une dame qui vit aux États-Unis. Elle communique avec les morts, accessoirement avec les miens, assure-t-elle.

Qu’est-ce qui m’a pris de lire ce truc ? Je commence à être habitué, mais ce mail me prend particulièrement la tête. Il assomme mon rachis. Mes vertèbres, mes muscles, tous ces ligaments liés les uns aux autres et censés m’aider à tenir debout me font de plus en plus mal. Un tour chez mon ostéopathe me vaut de comprendre que j’ai besoin d’une vie concrète, d’avancées réelles. Je dois trier mes papiers, organiser l’arrivée des vêtements et objets de Laurence, Ambre et Hadrien.

Il est grand temps d’affronter la réalité.

Août 2014

Un matin, ce camion de déménagement débarque avec toutes nos affaires de Pékin.

Je le redoutais terriblement.

Je redécouvre cette « montagne » de cartons sur lesquels il est inscrit : « Affaires de Laurence », « Objets d'Ambre », « Objets d'Hadrien ».

Il y a plus de deux cents cartons.

Ils sont tous là, entreposés devant la porte de notre maison dans les Yvelines. Je me dis que si ma famille était là, il n'y aurait pas deux cent cinquante cartons mais plus de trois cents. Laurence en aurait déjà ouvert plus de quarante dans l'heure. Peut-être même serait-elle en train de me demander de m'activer un peu plus, avant de dire à Ambre et Hadrien de trier leurs affaires au lieu d'envoyer des messages à leurs amis sur leurs téléphones portables. Hadrien aurait fini par mettre ses écouteurs tout en ouvrant à toute vitesse ses cartons. Ambre se serait mise à la recherche de ses cahiers, ses vêtements, tous ses petits objets fétiches qu'elle déballerait délicatement et poserait petit à petit de façon très réfléchie dans sa chambre. Ma toute petite fille devenait doucement une ado. Bientôt, elle aurait eu envie de transformer cette chambre qui avait été la sienne alors qu'elle n'était encore qu'un bébé.

Ce jour de l'arrivée du camion de déménagement, au milieu de cette montagne de cartons, je me dis qu'on se serait tous plus ou moins engueulés. Il y aurait eu des tensions. On aurait ensuite commandé des pizzas, dégustées au milieu de ce foutoir. Et on se serait sentis heureux d'être de retour en France dans cette maison de famille. Cette pensée arrive à me faire sourire. Un sourire âpre. Pour m'aider à traverser ce moment, mes parents sont venus m'aider. Ne sachant jamais très bien comment se comporter au mieux avec moi, ils sont contents de se rendre utiles. Ils m'entourent. Je sais que je ne suis pas très facile à vivre ces temps-ci.

Je propose aux déménageurs de descendre la plupart des cartons au sous-sol « en attendant ». Je n'arrive pas à suivre le rythme de déballage des déménageurs, je ne sais pas où mettre certains des meubles, les objets encore moins, de toute façon il y en a trop. Je remets ça à plus tard.

Je remercie les déménageurs.

Cet après-midi-là, je ne me suis engueulé avec personne. Les cartons ont été déposés dans le calme. À l'image de ma maison sans bruit. Le soir, je n'ai pas commandé de pizza. C'est ma mère qui s'est occupée du repas. Elle a pris soin de moi. Sa présence m'a rassuré.

Le soir, mon ordinateur portable d'un côté, boîte mail ouverte, et le fond sonore des infos à la télévision de l'autre. Le MH370, et maintenant le MH17. Tous ces « experts » en accidents d'avion de nouveau sur les plateaux… Sur Internet, des images de corps désarticulés, encore attachés à leurs sièges, dans un champ de blé d'Ukraine.

J'en envie de vomir.

Ne plus regarder les écrans.

M'endormir. Vite.

Oublier. Ne plus penser.

L'accident du MH17 en Ukraine a réveillé en moi une nouvelle colère, mêlée à cette incompréhension qui me poursuit.

C'est en partie à cause de cette actualité que j'ai décidé de suivre Sarah dans son enquête privée. J'étais à deux doigts de lâcher. Mais deux Boeing de la Malaysia Airlines qui disparaissent à cinq mois d'intervalle, c'en est trop. Je dois continuer.

Je ne suis pas un adepte de la théorie du complot, ces délires n'ont pas prise sur moi. Seuls les faits m'intéressent. Mais là, devant cette somme de hasards improbables, je reste sans voix.

Désormais, les officiels français jouent encore plus à cache-cache avec moi.

Ils ne prennent même plus le temps de me répondre.

Bientôt septembre, et sept mois qu'ils ne sont plus là. Je bois mon café et lis sur Internet dans le quotidien malaisien *The Star* que des milliers de documents relatifs à l'enquête de la Malaysia Airlines auraient été subtilisés par des hackers chinois. Plus étonnant, le 9 mars 2014, via une adresse IP chinoise, le virus aurait été envoyé sur les boîtes mail de hauts

fonctionnaires malaisiens de l’aviation civile, de la Malaysia Airlines et d’autres ministères. Soit le lendemain même de la disparition de l’avion.

Je n’ai jamais pu vérifier cette histoire, ni ses possibles conséquences.

Septembre 2014

« S’il vous plaît, lorsque vous demandez conseil, ou que vous parlez de notre projet à quelqu’un de l’extérieur, ne citez jamais le nom de la société que nous avons engagée pour effectuer les recherches privées. Ne prononcez jamais son nom ! Voilà comment les décrire : dites simplement que nous avons choisi une firme importante, établie et respectée en Asie du Sud-Est. Dites que nous avons choisi cette société après de nombreuses vérifications sur ses références. »

J’ai signé, les autres aussi. Sarah est en train de conclure le contrat avec la société de Singapour. Société dont je dois taire le nom. Elle nous prévient régulièrement de possibles cyberattaques et de surveillances sur nos mails. Elle commence tous les siens par « confidentiel » et les termine par le même terme. Ça semble normal.

Elle m’explique que je ne dois pas citer le nom de la société par mail, encore moins celui de Monsieur K. Sauf que, depuis plusieurs semaines, Sarah mentionne dans tous ses mails le nom exact de la société, l’adresse, le nom de famille de Monsieur K., son prénom. Si quelqu’un nous surveille, il sait déjà tout. C’est totalement incohérent ! Je le lui fais remarquer. Je n’aurais peut-être pas dû. Ça se passe mal.

Dans un peu plus d’un mois, c’est l’anniversaire de ma fille Ambre. Le 28 novembre exactement. Pascale a eu une belle idée, celle de convier nos amis sur une pelouse du Champ-de-Mars à Paris. Et de lâcher à son intention une centaine de ballons multicolores. Sur chaque ballon, un petit mot personnel pour Ambre qui s’envolera dans le ciel. Ambre aura quatorze ans. Je parle au futur alors que je dois apprendre à parler au conditionnel. De mes mails envoyés à l’administration jusqu’aux coups de fil passés, je ne sais plus comment conjuguer les verbes. Passé composé, conditionnel, présent ? Je passe des heures au téléphone avec l’administration française. Entre-temps, il y a ces petites musiques d’attente qui rendent fou.

— Oui, madame, ma famille a disparu, vous avez bien compris, merci infiniment de le comprendre. Quelles sont, s'il vous plaît, les démarches à effectuer, que dois-je faire ?

— Je suis désolée, quel est votre numéro fiscal ? Puis-je vous demander de nous envoyer les certificats de décès ? Sans ça je ne peux rien faire pour vous, monsieur Wattrelos.

Je renonce et décide de retenter le lendemain.

— Non monsieur, encore une fois je n'ai pas de certificats de décès… Voilà, ils ont disparu. Ils étaient à bord d'un vol… Non monsieur, il n'y a aucune preuve… Les recherches sont en cours.

— Mais s'ils sont portés disparus, il y a bien une plainte ? Un papier lié à cette disparition ? C'était lequel, votre vol ?

— Ce n'était pas mon vol, mais celui de ma femme et deux de mes enfants. Le MH370 est un vol qui était censé relier Kuala Lumpur à Pékin le 8 mars 2014. Ils étaient à bord. Ils ne sont plus là depuis sept mois. J'aimerais régulariser cette situation, en parler avec une personne de l'administration. Comprendre les démarches que je dois effectuer. Oui, des plaintes ont été déposées, dois-je vous les envoyer ?

— Eh bien même avec ces plaintes, sans certificats de décès je ne peux rien faire pour vous, monsieur. D'après ce que je vois dans nos bases, ils sont encore rattachés à votre déclaration fiscale. Ils sont bien là.

— Merci, monsieur, mais je vous assure que si dans vos bases ils sont là, dans la réalité ils ne sont plus tout à fait là.

Surtout ne pas s'énerver. Rester zen. Je souhaite une bonne journée à ce dernier agent qui a tout de même tenté de m'aider.

Deux ans plus tard, quand enfin j'aurai les certificats de décès, on me dira l'inverse :

— Mais les certificats disent qu'ils sont décédés le 8 mars 2014, depuis ce jour vous êtes donc veuf avec un enfant et non pas marié avec trois enfants. Il vous faut donc revenir en arrière de deux ans et vous acquitter des impôts supplémentaires que vous auriez dû payer à l'époque.

— Il y a deux ans, un de vos collègues me disait qu'ils étaient bien enregistrés dans vos bases. J'ai essayé de régulariser, ils ne l'ont pas voulu ! Et maintenant vous me dites le contraire.

— Parce que maintenant vous possédez les certificats de décès. C'est rétroactif, monsieur…

Je laisse tomber, je régularise. Seul moyen d'échapper à cette discussion kafkaïenne qui me replonge en enfer.

La rentrée est studieuse. Il y a quelques mois, Lafarge a annoncé sa fusion avec le groupe Holcim. Mon boulot change. Jusque-là, je faisais de la stratégie. Mais aujourd'hui, le nouveau groupe a plus de vingt pour cent de parts de marché dans certaines zones géographiques. Les autorités de la concurrence n'aiment pas cela, en particulier l'Europe, et il faut y remédier. Revendre des activités, des usines, désinvestir 6 milliards d'euros. Ça fait un sacré paquet de travail. Revoir tout le portefeuille du groupe, décider de ce qu'il faut désinvestir en priorité et vendre. C'est parfait, ça m'occupe. Surtout, je suis complètement disponible. En pratique, je veux dire. Ce qui n'est peut-être pas le cas de la plupart des cadres seniors du groupe. Je n'ai plus de vie de famille à gérer, personne ne m'attend à la maison. Je peux prendre l'avion n'importe quand. Je peux rester deux jours, quatre jours, quinze jours, personne ne m'appellera pour me demander de rentrer parce qu'il y a l'anniversaire d'un enfant. Certes, je suis un peu occupé à partir de 16 heures. Je regarde les news de la Malaysia Airlines. Mais ça, plus personne ne le remarque à présent. J'ai appris à dissimuler.

Les douleurs, les deuils personnels, quels qu'ils soient, ne sont pas toujours les bienvenus dans le monde des entreprises. Face à la détresse humaine, certaines d'entre elles peuvent avoir quelque indulgence : elles tolèrent un mois, deux mois, trois mois, six mois de faiblesse dans les cas extrêmes. Rarement plus. Au-delà, si l'on est encore dans la souffrance, mieux vaut ne plus parler de rien, bosser, attendre, masquer sa peine. Sinon, il faut rapidement faire le choix de s'en aller, avant d'être mis à l'écart.

En tant que salarié du groupe Lafarge en France, j'ai été chanceux. Dans la tourmente, la direction a pris soin de ma situation, m'a proposé son aide, elle est restée vigilante tout en me laissant le job que j'aimais. Tous les proches de passagers du vol MH370 n'ont pas eu cette chance.

À force de douleur, de questions sans réponses, d'insomnies, certains parents, notamment en Chine, n'ont pas eu le courage de continuer à mener correctement leur journée de travail. Certains ne se sont jamais vu offrir un seul jour de congé pour souffler, ni même de pause, ne serait-ce que le temps d'ouvrir leur mail de 16 heures, celui du point de la Malaysia Airlines.

Bonjour à tous. Voici un mail d'introduction relatif au lancement de notre enquête privée. […]

> Naren est en train de terminer la négociation avec la société choisie à Singapour. Ethan doit se rendre dans leurs locaux cette semaine. Je peux aussi y aller. Vous êtes tous les bienvenus, mais la distance peut vous en empêcher. Ci-joint quelques documents afin d'enclencher le processus. Il y a quelques questions, des points sur la zone de recherche, ainsi que sur les données d'Inmarsat. Ceci afin de donner des pistes aux enquêteurs sur ce que nous voulons savoir, les éclairer également sur certaines stupidités de l'enquête officielle en cours.
>
> Sarah, 6 septembre 2014.

Nous y voilà. L'opération est lancée. Les 100 000 euros récoltés sont à présent entre les mains d'une société de détectives privés, basée dans une cité-État d'Asie du Sud-Est. Nom de code de la mission : « Melon ».

« Melon » comme… rien du tout. Le but étant que le nom de dossier choisi pour nommer cette enquête ne puisse jamais avoir la moindre corrélation avec le MH370. On aurait aussi bien pu l'appeler projet « Pastèque » ou même « Starwars ».

J'imagine une équipe de *Men in Black* avançant dans un immense building de verre en plein cœur de Singapour, pilotée par une armée d'experts et de geeks concentrés sur notre affaire. J'ai dû regarder un peu trop de films de super-héros dans ma jeunesse. Je comprends très vite qu'aux manettes, il y a simplement notre monsieur K., ainsi qu'une certaine Sheila qui n'est autre que sa fille. Il y a aussi un petit nouveau dont je n'avais pas encore entendu parler. Il s'appelle Sant.

L'objectif premier est à la fois ambitieux et très simple : trouver ce qui est arrivé au MH370. Pour aider les enquêteurs, Sarah a compilé une série de documents. Sa sélection, essentiellement dégotée sur le Web, est plutôt bien foutue. Il y a un rapport datant du 26 mai 2014, intégrant celui de l'ATSB, l'Australian Transport Safety Bureau, l'équivalent du BEA français. Rédigé par des passionnés, le rapport est assez malin. Il compare les données officielles à celles du site Flightradar24.

Flightradar24 est un site Internet, un outil précieux mis en ligne en 2007. Il permet de suivre en temps réel la plupart des vols commerciaux et avions-cargos grâce aux données transmises par les transpondeurs et relayées par plus de treize mille bénévoles munis de récepteurs. On peut y lire précisément l'heure de départ et d'arrivée d'un appareil, son numéro d'immatriculation, l'altitude, la vitesse. Entre les données de ce site et celles de l'ATSB, le rapport indique un écart de deux minutes, correspondant au changement de cap du MH370. C'est un détail qui n'en est pas tout à fait un. L'erreur est humaine, mais à ce stade les données relevées ne comportent en principe aucune marge d'erreur possible. Si, par

exemple, un avion a montré un changement de cap à 17 h 20, on ne peut pas dire plus tard qu'il a changé de cap à 17 h 25, encore moins dans un rapport australien transmis aux familles ainsi qu'à l'ensemble de la communauté scientifique. Étrangement, les données du site Flightradar24 concernant le vol MH370 disparaîtront un mois plus tard.

Un autre document fait état du dernier rapport de l'« IG Group » daté du 9 septembre 2014. Ce groupe informel s'est rapidement imposé peu de temps après le 8 mars 2014. Il est constitué d'experts indépendants qui analysent en ligne et publiquement depuis ce jour la presque totalité des données correspondant au vol MH370. Leurs publications sont si techniques qu'elles restent souvent hors de portée du grand public. Dans la presse, leurs conclusions sont rarement publiées, ou tout juste évoquées. Les scientifiques aguerris sont parfois de très mauvais communicants ! À force de labeur, quelques articles leur sont finalement consacrés. Moins pour parler de leurs conclusions en détail que pour raconter l'histoire de ce groupe improvisé et la fascination qu'exerce le mystère de ce vol sur cette dizaine d'experts de l'ombre.

Duncan Steel est l'un d'eux. Cet astrophysicien britannique au CV long comme le bras a travaillé dans de nombreux secteurs, de l'aérospatiale à la défense. Son parcours m'apparaît encore assez confus. Un peu plus tard, en lisant le livre de la journaliste correspondante au *Monde* Florence de Changy, *Le vol MH370 n'a pas disparu*, j'apprendrai que Duncan a découvert quelques étoiles. L'une d'elles porte d'ailleurs son nom. Une chose est sûre, c'est un bien meilleur communicant que ses confrères ! Sur son blog, il précise avoir écrit quatre livres et plus de cent quarante articles. Je ne les ai pas lus, mais je le crois volontiers lorsque je découvre le troisième document envoyé par Sarah, rédigé à l'intention de nos enquêteurs. Près de cinquante questions écrites par Duncan Steel lui-même.

Florilège :

— Le téléphone cellulaire du copilote a-t-il vraiment été repéré près de Penang ?

— Quid d'un SOS entendu par une base militaire thaïlandaise ?

— Les contrôles de sécurité ont-ils été bâclés à l'aéroport de Kuala Lumpur ?

— Trouver des témoins oculaires.

— Simulateur de vol du pilote.

[…]

Suit une liste de propositions de missions :

— Trouver la séquence vidéo de l'aéroport de Kuala Lumpur les 7 et 8 mars 2014, à l'extérieur et à l'intérieur.

— Qui a préparé la nourriture pour le vol ?

— Les dossiers de maintenance de l'avion.

— Enregistrement audio original de MH370.

— Données et analyse de Boeing.

— Renseignements concernant la liste des passagers.

— le manifeste de cargaison, avec les détails : poids, volume. […]

Toute la soirée, je lis les pièces jointes de Sarah. Il est 2 heures du matin. Dans cinq heures, je dois aller travailler. Il me reste peu de temps. J'ai soif. Je descends dans la cuisine récupérer une bouteille d'eau. Je remonte aussi sec, je me remets sous la couette. Mon ordinateur portable bien calé devant moi, je lis un dernier rapport. Le tout dernier avant de dormir.

C'est celui de Stuart Yeh, professeur agrégé à l'université du Minnesota. Son rapport de neuf pages est daté du 8 juillet 2014. Il évoque plusieurs théories. La première démontre qu'il aurait pu y avoir un feu à bord d'origine inconnue, avec une décompression rapide éteignant l'incendie mais causant la mort de l'équipage. L'avion aurait ensuite volé jusqu'à épuisement du carburant en direction des Maldives. La dernière position enregistrée par un radar militaire peut laisser penser à cette trajectoire. Je cite : « La nature et la direction du signal sont compatibles avec l'hypothèse selon laquelle le MH370 aurait pu s'écraser au sud des Maldives. […] Un incendie à bord reste l'explication la plus probable. Elle correspond aux faits connus. »

Il explique ensuite que les analyses d'Inmarsat ont décortiqué les signaux, mais qu'elles n'ont peut-être pas pris en compte tous les délais de transmission. C'est pourtant bien les calculs de ces délais qui ont permis à Inmarsat de reconstituer la trajectoire de l'avion après sa disparition. Stuart Yeh reste prudent. Il n'évoque que de possibles hypothèses. Lesquelles sont d'ailleurs mises à mal par d'autres experts. Chacun se renvoie la balle. Stuart finit par prendre la défense des analystes de la société britannique : « Ce type d'analyses n'a jamais été fait auparavant. Ce ne serait pas surprenant qu'il y ait des erreurs. […] Si aucun humain ne commettait jamais d'erreur, aucun pont ne s'effondrerait. Jamais aucun avion ne tomberait du ciel », conclut-il sobrement.

Il est presque 5 heures du matin. Après m'être relevé pour imprimer les documents, je referme un à un sur mon ordinateur les cinq fichiers PDF envoyés par Sarah. Puis je les efface. La plupart ne sont pourtant pas confidentiels, ils sont consultables en ligne. S'ils sont destinés à un public de scientifiques avertis, n'importe qui peut y avoir accès. Il suffit de savoir farfouiller un peu le Web. Je les efface quand même de mon ordinateur… après les avoir imprimés.

À Singapour, l'enquête privée démarre. Dans les rédactions, quelques journalistes rattachés à l'affaire savent qu'une enquête privée, prescrite par un tout petit nombre de familles, est en cours. Certains sites d'info évoquent une enquête de « détectives privés » embauchés par des proches. Pour des raisons évidentes, le nom de la société demeure confidentiel. Personne ne doit avoir les moyens d'exercer une quelconque pression sur ces enquêteurs, me rappelle de nouveau Sarah. Je me dis simplement que si quelqu'un veut vraiment leur mettre la pression, il n'a qu'à rentrer dans nos boîtes mails. Il pourra ainsi avoir accès à tous nos fils de discussion. À moins qu'il suffise de pirater notre compte Dropbox.

Le projet « Melon » finit par occuper pas moins du quart de mon temps. Je dois garder un autre quart pour assurer plusieurs rendez-vous avec mes avocats, me pencher sur nos plaintes. L'enquête sera désormais menée pour « détournement d'aéronef aggravé par la mort d'une ou plusieurs personnes ».

Lorsque je le peux, je réserve quelques déclarations pour les journalistes qui me suivent depuis le début de l'affaire.

Je jongle entre les déjeuners, les déplacements professionnels. Entre l'espoir et le découragement. Mais ma priorité, c'est Alexandre. Je veux rester fort pour soutenir mon fils. Dans le même temps, je voudrais porter « haut » ce combat pour les miens et il m'arrive parfois de penser que ce serait bien de pouvoir m'écrouler. Ai-je le droit de m'éloigner ? De partir loin de tout, couper mon téléphone et Internet ? Elles me fatiguent ces communications soudaines, subites, auxquelles je dois répondre dans la seconde. Suis-je lâche d'avoir envie de fuir ? Est-ce que je manque de courage ?

Je dois enfin garder un avant-dernier quart de temps pour travailler ; jusqu'à preuve du contraire Lafarge compte encore sur moi. Grâce à quelques voyages et décalages horaires, je subtilise des heures à la nuit.

J’en profite pour répondre au téléphone et aux mails, intervenir sur une radio française. Ces heures, je sais que je vais les perdre à mon retour. Dans les avions courts ou moyens courriers qui relient mes rendez-vous d’affaires, je demande régulièrement à parler au pilote. J’en ai besoin. Après le décollage, une fois la vitesse de croisière atteinte, la plupart des commandants de bord acceptent de venir me serrer la main, quand ils ne m’invitent pas dans le cockpit afin d’écouter mon histoire à huis clos. Ils me conseillent, s’interrogent avec moi, m’expliquent l’immense technologie que possède un avion de nos jours, tout particulièrement celle dont est doté le Boeing 777.

De mes voyages, je rentre épuisé. Certains ne comprennent pas pourquoi je mets parfois trois jours à répondre à un mail.

Dans ces chambres d’hôtel quelque peu impersonnelles, en Chine ou en Angleterre, le temps de courtes missions, je retrouve un peu de temps pour moi. J’accueille ces heures creuses de la nuit telle une bénédiction. En France, la nuit démarre. En Chine, le petit matin n’a pas commencé.

Je formule des prières. Parfois bancales, totalement stupides. Je n’y crois pas toujours moi-même. Ça n’est pas très grave.

Ces heures me permettent de veiller les « miens ». Ils sont mes « disparus ».

Je dois intégrer leur départ. Il arrive un moment où l’on ne peut plus modeler la réalité. Je ferme les yeux et de toutes mes forces, je tente d’intellectualiser.

Mon cerveau doit assimiler l’événement, le comprendre, le digérer.

Est-ce cela que l’on appelle « faire son deuil » ?

Je n’y arrive pas.

Pas de preuve, pas de crash, pas de corps.

7 octobre 2014

La conférence s’intitule « Search MH370 ».

Une nuit, dans un de ces hôtels entre deux rendez-vous, je n’ai pas pu m’empêcher d’effectuer quelques recherches sur la société britannique de télécommunications Inmarsat. Je suis tombé par hasard sur la page Internet de la Royal Society – sorte d’équivalent français de l’Académie des Sciences – annonçant la tenue de cette conférence. Des intervenants d’Inmarsat seront présents. La conférence aura lieu le 7 octobre à Londres. Ça tombe bien, à cette date, je serai en France, je pourrai m’y rendre facilement.

Je clique. La rubrique est consacrée à l’organisation de la Semaine mondiale de l’espace, un événement qui se tient chaque année du 4 au 10 octobre dans plusieurs capitales du monde entier. Les deux dates font référence au lancement du premier satellite artificiel Spoutnik I le 4 octobre 1957, et à la signature du traité de l’Espace le 10 octobre 1967. Cette conférence avec la société Inmarsat est une aubaine. Voilà quelques mois que j’aimerais leur poser des questions.

Lancée en 1999 à l’initiative des Nations unies, la Semaine de l’espace permet, je cite, « de célébrer la contribution de la science et de la technologie à l’amélioration de la condition humaine ». Parfait. Le Boeing 777 n’est-il pas un monstre de technologie dernier cri au service de l’humanité ?

L’avionneur américain revendique haut et fort la sécurité de cet appareil depuis son lancement à la fin des années 90. Le groupe Boeing n’a pas tout à fait tort. De toute l’histoire de l’aviation commerciale, le « triple sept » détient l’un des meilleurs records en matière de sécurité. Seulement deux accidents. Des atterrissages loupés, des blessés, mais peu de victimes. Les enquêtes ont été rapidement classées. C’était sans compter sur la disparition du vol MH370. Si celle-ci a donné davantage de fil à retordre au service de

communication de la firme dans les premiers mois, son service juridique n'a pas été particulièrement inquiété. À ma connaissance, une seule plainte « en recherche de causes » a été déposée contre le constructeur, devant un tribunal de l'Illinois. Celle d'un avocat indonésien dont le fils de vingt-cinq ans faisait partie des deux cent trente-neuf passagers. L'idée est de rechercher une éventuelle avarie de l'appareil, un défaut de conception. Mais sans la possibilité d'inspecter l'épave, à l'heure qu'il est, la procédure dort sans doute au fond d'un tiroir. La procédure seulement. Car grâce aux compagnies, Boeing collecte minutieusement les incidents de tous ses 777. Ils permettent de sortir des « Service Bulletin » préconisant des modifications éventuelles sur les failles identifiées. Même si, pour le moment, les données tangibles n'apportent que très peu d'éléments. Elles constituent plutôt des interrogations. On sait désormais que l'avion a coupé son système de transpondeur après un dernier contact avec le sol, empêchant dès lors toute possibilité de le localiser. On sait également que le système dit « ACARS » a été désactivé. L'ACARS, Aircraft Communication Addressing and Reporting System, permet de transmettre des informations sur l'état de l'avion au centre de maintenance de la compagnie aérienne. A-t-il été coupé plus tôt ? Sur ce point, on ne sait pas si l'ACARS a été coupé avant ou après le transpondeur ni même avant le dernier contact radio.

Problème électrique ? Si cela avait été le cas, une batterie de secours aurait permis de maintenir quelques systèmes de transmission.

Ce sont finalement les radars militaires malaisiens qui ont repéré ce demi-tour complet de l'avion et orienté les recherches vers le détroit de Malacca.

Il y a huit mois, c'est après un cafouillage sidérant de sept jours que les autorités malaisiennes ont accouché de cette première conclusion. Sept longs jours pour confirmer ce qu'elles savaient depuis le début.

Ce serait donc bien la route qu'aurait empruntée le MH370, à l'opposé de son plan de vol.

Voilà pour la version officielle.

Et depuis, c'est le black-out. Dans cette zone frontière contrôlée par plus de douze radars de trois pays différents, un avion de plus de deux cents tonnes doté d'une technologie infaillible s'est donc volatilisé.

C’est là qu’intervient la société britannique Inmarsat. Un black-out ? Pas tout à fait. Car selon elle, l’avion aurait continué de voler pendant encore plus de six heures. Inmarsat va ensuite déterminer la trajectoire probable du Boeing de la Malaysia Airlines : ce 8 mars 2014, c’est un avion fantôme qui fonce vers le détroit de Malacca, au nord-ouest de Penang en Malaisie. À l’opposé de sa destination. Fantôme ? Peut-être pas tout à fait. Car si une personne à bord, plutôt bien renseignée, s’est appliquée à couper le transpondeur et le système ACARS, elle a oublié une chose : si l’avion ne pouvait plus envoyer de messages, il pouvait en revanche y répondre. Excepté entre 1 h 07 et 2 h 25. Pour une raison inconnue, il y a eu rupture de connexion du SATCOM. Le SATCOM est une petite antenne installée sur l’avion, c’est elle qui permet à Inmarsat de recevoir les « pings ». Si l’on veut être précis, il faut rajouter qu’il n’y a non pas une, mais deux antennes. L’une à gros débit et l’autre à faible débit. Ces antennes jouent un peu le même rôle qu’une box Internet à la maison. Même si l’on ne surfe pas sur le Web depuis notre ordinateur, le réseau continue son travail de veille et converse périodiquement avec l’avion, histoire de s’assurer du bon fonctionnement de sa connexion.

Ces fameux « pings » envoient ensuite un simple signal. En l’occurrence à la station de Perth, située en Australie, la plus proche de la zone. Ces données n’ont absolument pas été conçues pour repérer un avion.

« Es-tu toujours connecté au réseau ? » demandent les satellites d’Inmarsat.

Si réponse reçue : Oui.

Si pas de réponse : Non.

Rien de plus.

Les ingénieurs d’Inmarsat ont enregistré sept « pings » positifs.

Ils ont ensuite planché. Afin de calculer une trajectoire, ils ont mesuré les délais de transmission, la fréquence des signaux électromagnétiques reçus. Puis, ils ont émis des hypothèses de vitesse et d’altitude probables pour finalement déduire le trajet de l’avion. Un arc de recherche supposé, ce qui deviendra la version officielle.

Je loue le courage des scientifiques qui ont relevé ce défi intellectuel. J’espère simplement qu’ils n’ont pas été manipulés. Leurs calculs orientent les recherches depuis bientôt neuf mois tandis que la communication de cette société Inmarsat est quelque peu opaque. Aucun rapport n’a jamais été transmis aux familles. C’est vrai, Inmarsat n’est pas tenue de divulguer

publiquement ses données sans l'accord de la Malaisie. L'entreprise justifie son silence en s'abritant derrière les règles de l'OACI.

Quelques journalistes déterminés ont réussi à entrer en contact avec des responsables de la boîte. Mais les interlocuteurs sont nébuleux, arguant que leurs calculs sont trop savants pour être dévoilés dans leur intégralité. Un type s'exprime tout de même assez régulièrement dans les médias, notamment sur CNN. Un certain Mark Dickinson. Un gars plutôt jeune, globalement à l'aise. Il est vice-président des opérations satellite d'Inmarsat.

« S'il y a bien entendu une marge d'erreur, les données ont été vérifiées et encore vérifiées », explique-t-il.

C'est un très bon communicant. Le problème, c'est que la zone de recherche issue de ses calculs, au sud de l'océan Indien, ne donne rien. En outre, personne n'arrive à mettre la main sur les fichues données brutes de leurs calculs. Un document présenté sur CNN affiche vingt-huit colonnes. Le rapport rendu public le 27 mai 2014 en affiche neuf… Un groupe d'experts indépendants qui propose régulièrement et publiquement ses analyses sur un site baptisé « The hunt for MH370 », la chasse au MH370, serait arrivé à des conclusions sensiblement différentes. N'ayant pas accès aux données brutes, ils sont allés les chercher eux-mêmes. Le groupe d'experts a ainsi fondé ses calculs en partant des données officielles. En remontant le fil, ils en ont déduit quelles étaient alors les probables données brutes. Ils ont en quelque sorte fait brillamment le chemin inverse. Une véritable prouesse scientifique, passée largement inaperçue. Pour l'instant, c'est parole contre parole. Personne ne peut vérifier.

Une sous-rubrique de la page Internet de la Royal Society présente le programme de cette prochaine Semaine de l'espace. Sont prévues tout un tas de rencontres, tables rondes et conférences autour d'ingénieurs, physiciens, experts de l'aérospatiale en tous genres. Et puis, écrit en tout petits caractères : *7 octobre 2014, conférence Inmarsat, search MH370.*

Mark Dickinson est l'un des intervenants.

L'inscription est libre. Je réserve ma place en prenant soin de rester anonyme.

La conférence a lieu dans une vaste salle de l'imposant bâtiment de la Royal Society dans le quartier Saint-James, un coin huppé de Londres. L'événement est organisé à l'intention de scientifiques, professeurs

d’université et autres passionnés, et éventuelles jeunes recrues de génie. Si la conférence est publique, les médias n’ont pas particulièrement été conviés. La présence d’un proche de passagers du vol MH370 n’est sans doute pas prévue au programme.

Ce jour-là, je saute dans l’Eurostar et file au cœur de la capitale britannique, au 6 Carlton House Terrace exactement.

Je suis en avance. Je m’assois au premier rang, première chaise à droite. Je ne peux pas être plus près, je pourrais presque toucher le pupitre. Et bientôt, je l’espère, Mark Dickinson.

J’ai préparé une série de questions que j’ai traduites en anglais. Je n’en poserai que deux.

Les représentants d’Inmarsat arrivent et débutent leur présentation. Ils expliquent leur dispositif de satellites géostationnaires autour de la Terre, comment fonctionnent les communications avec les avions et comment l’arc final du MH370 a ensuite été défini. C’est une belle démonstration avec une conclusion claire :

— Nous pouvons suivre tous les avions de la planète même lorsque les systèmes ACARS et transpondeurs sont hors de portée.

Comme dans toute conférence, il y a ensuite un temps consacré aux questions du public. Je prends la parole après la seconde intervention, je lève la main et attrape le micro de l’assistante destiné aux questions.

— Monsieur Dickinson, pour le grand public beaucoup de données d’Inmarsat manquent. Vous n’avez publié qu’une partie de ces données le 27 mai, mais ce ne sont pas les données brutes. Beaucoup de colonnes ont été supprimées. Est-ce pour une raison précise ? Quand allez-vous rendre public l’ensemble de ces données ? Certains experts ont analysé vos données et sont arrivés à une conclusion différente de la vôtre, l’avion serait allé au nord et pas au sud de l’arc. Êtes-vous en contact avec eux ?

— OK, il y a beaucoup de questions dans votre question […] Sachez que rien d’important n’a été laissé de côté. Les données brutes n’auraient pas été compréhensibles en elles-mêmes. Certaines données n’apparaissent pas tout simplement parce qu’elles ne servent à rien pour nos calculs. Notre objectif est la transparence. Quant à la remise au public de l’ensemble de ces données, c’est aux enquêteurs malaisiens qu’il faut le demander, pas à nous ! Merci.

Je n’insiste pas. Je ne veux pas monopoliser l’attention, ni priver les autres spectateurs de leurs questions. Mais sa réponse m’énerve. Comment

peuvent-ils se vanter de pouvoir suivre l'ensemble des avions de la Terre jusque dans des endroits où ils ne sont plus détectables par les moyens habituels de communication, et en même temps refuser de transmettre l'intégralité de leurs données ?

Ça les dérange pour deux raisons. La première est qu'ils refusent d'admettre publiquement l'imprécision de leurs données. Ça ne se fait pas, ça met à mal de futurs arguments de vente. La seconde, c'est que le sujet est sensible, régi par les règles de l'OACI. Inmarsat ne peut pas parler librement de ce dossier, sous peine de se mettre à dos quelques pays, dont la Malaisie. À ce niveau, les négociations et gros contrats en cours pèsent bien plus lourd que la peine de deux cent trente-neuf familles.

Après vingt minutes de questions-réponses, la conférence prend fin. Je m'avance vers Mark Dickinson, je me présente. Je lui demande pourquoi une telle conférence n'a pas été organisée pour les familles. Pourquoi n'avons-nous pas été invités ?

Il ne me répond pas. En réalité, il ne sait pas quoi me répondre. Il semble même un peu embarrassé.

Un responsable de la communication comprend qui je suis. Il s'invite dans notre échange et y met fin. Il m'explique que son équipe est pressée. Il prend mes coordonnées, me donne son adresse mail. Après avoir promis de me recontacter, il m'indique la sortie.

« Ne vous inquiétez pas, je vous rappelle ! On va discuter plus longuement. »

J'ai longtemps attendu son appel.

Je l'ai relancé. Par mail.

J'attends toujours sa réponse.

Je profite de mon court séjour dans la capitale britannique pour rencontrer Sylvie Bermann, désormais ambassadrice de France en Grande-Bretagne. C'est elle qui m'avait reçu à Pékin, le 11 mars 2014, alors qu'elle était ambassadrice de France en Chine. J'ai deux ou trois choses à lui demander.

Deux sociétés britanniques possèdent des informations capitales concernant le vol MH370. Inmarsat d'abord, qui détient donc les données brutes, et Rolls Royce, le motoriste, qui acquiert des données techniques concernant ses moteurs durant chaque vol.

Depuis des mois, les juges français réclament ces données aux deux sociétés en question. Plusieurs demandes officielles ont été déposées. Pour l'instant, ces deux sociétés se sont contentées de répondre que les enquêteurs officiels, c'est-à-dire les autorités malaisiennes, disposaient de toutes les informations en question et que c'était à eux de les fournir.

En arrivant devant cette superbe ambassade donnant sur Hyde Park, j'ai la ferme intention de demander à madame l'ambassadrice d'appuyer ces demandes officielles auprès des autorités britanniques. Sylvie Bermann me reçoit dans son bureau. La pièce a dû être somptueuse fut un temps. Aujourd'hui, elle mériterait une bonne rénovation. Je revois l'ambassade de France de Pékin, neuve, moderne, fonctionnelle. Je pense à la différence entre la vieille Europe et le nouveau monde. L'ambassadrice m'explique comment fonctionnent les coopérations judiciaires, je comprends assez vite que la coopération judiciaire entre la France et l'Angleterre est laborieuse. Néanmoins, elle accepte d'appuyer ma demande via son service judiciaire. Je ne suis pas surpris. Le seul moyen serait de déposer plainte en Angleterre, mais pour cela il me faudrait un motif incriminant l'une ou l'autre de ces sociétés.

Je rentre à Paris. Le lendemain, je me réveille groggy.

Depuis le 8 mars 2014, je comprends que ma notion du temps est devenue capricieuse. Je perds la chronologie des événements. Il m'arrive de me réveiller avec la sensation d'être toujours à Pékin. C'est plus qu'une sensation. Elle trompe mon cerveau. Je me réveille amnésique. Ils sont là, autour de moi. Jusqu'à ce que je recouvre la mémoire, celle de ce jour où tout a basculé.

Cela fait neuf mois et pourtant je veux encore croire qu'ils sont toujours vivants. Je ne supporte pas la réalité. Alors je m'enroule dans la couette et me force à me rendormir. En boule, un oreiller bien calé sous ma tête, je cache mon visage en espérant perdre de nouveau la mémoire.

J'attends.

Mais ça ne marche pas.

Ma mémoire est décidément intacte. Je repense à notre opération « Melon ». Où en sont-ils, nos investigateurs ?

Je regarde mes mails. J'ai justement reçu un mail de Sarah.

> S'il vous plaît, veuillez trouver ci-dessous le premier compte rendu de notre investigation privée. Ethan et moi recevons les rapports sur une adresse sécurisée. Nous vous les transmettons

ensuite, après avoir pris soin d’enlever toute forme d’identification de la société. Aucun contenu ne sera modifié.

Sarah, octobre 2014.

Un peu plus bas, je découvre une dizaine de lignes ridicules correspondant au « résumé » du premier rapport des enquêteurs privés. Rapport que je ne suis donc pas autorisé à lire dans sa forme initiale ! Je ne comprends pas pourquoi l’adresse de Sarah, qui vit maintenant en Malaisie où elle a trouvé un boulot dans une école américaine, serait plus sécurisée que la mienne. Je ne suis absolument pas d’accord avec le fait que deux personnes, dont une qui n’avait pas de famille dans le MH370, reçoivent les originaux de ces comptes rendus, se permettent d’en gommer des détails, même minimes, avant de nous les envoyer. Si mes souvenirs sont exacts, Sarah nous assurait il y a quelques semaines avoir choisi la société d’investigation la plus performante de la région d’Asie du Sud-Est. Cette dernière devrait donc être capable de nous faire parvenir, à tous, un dossier anonyme et sécurisé.

Dans ce résumé, il apparaît que les détectives se concentrent sur trois points.

Du côté de l’Indonésie d’abord, ils cherchent à approcher un haut gradé militaire, chef de la police locale. Le général Sutarman, c’est son nom, aurait déclaré un jour en pleine réunion : « J’ai parlé au chef de la police malaisienne, je sais ce qui s’est réellement passé avec le MH370. » Ces propos, rapportés de manière un peu obscure et largement démentis depuis par la Malaisie, peuvent difficilement être aussi peu crédibles. Qu’importe, nos investigateurs espèrent approcher l’intéressé et décrocher une interview.

En Malaisie ensuite, plus intéressant, les enquêteurs s’interrogent sur de possibles signaux émis du côté de Penang par le téléphone portable du copilote. Ils cherchent à entrer en contact avec l’opérateur téléphonique du coin.

Au Sri Lanka enfin, ils aimeraient se rendre sur une piste d’atterrissage. Il s’agit de l’une des cinq pistes retrouvées dans le simulateur de vol du pilote. Simulateur perquisitionné dès la première semaine par le FBI.

Je ne sais pas quoi penser de ce résumé.

L’autre rapport, que je reçois quelques jours plus tard, finit carrément par m’inquiéter. Certes, quelques objectifs et missions ne sont pas sans intérêt, comme d’obtenir la liste de la cargaison, celle du personnel qui travaillait ce jour-là, ou encore d’aller interroger des villageois vivant sur la petite île de

Kudahuvadhoo, située à l'extrême sud de l'archipel des Maldives. Là-bas, en effet, des témoins affirment avoir vu un avion aux couleurs de la Malaysia Airlines, tôt le matin du 9 mars 2014. Ce qui m'inquiète, ce ne sont pas tant les objectifs, mais plutôt les résultats. J'ai bien conscience que, dans cette histoire, rien n'est simple. Cependant, j'ai le sentiment que les investigateurs, dépourvus de moyens, parfois de jugeote, tentent de gagner du temps en nous rassurant à coups de « travail en cours », « travail en bonne voie », « nous n'avons pas encore les informations, mais on y travaille ».

Le temps passe. Sarah et Ethan semblent avoir de plus en plus de mal à me tenir au courant. Je reçois des résumés, des rapports hachés, alors qu'ils sont en contact régulier avec les enquêteurs. Pour comprendre, je prends rendez-vous avec Sarah sur Skype. Elle m'accueille d'un ton ferme.

— Écoute, Ghyslain, je te l'ai dit, c'est normal. Toi, ton ordinateur est surveillé ! Je ne préfère pas. Ils m'envoient les rapports parce que j'utilise une connexion sûre dotée d'un VPN. Je t'envoie donc des résumés.

— Tu te fous de moi ? Je demande de recevoir directement ce rapport !

— Je ne me fous pas de toi, après plusieurs années de travail dans les industries technologiques je peux te dire que l'utilisation d'un VPN protège bel et bien. Aujourd'hui, je me connecte en passant par la Suisse. Je n'utilise jamais ma tablette pour des choses confidentielles.

— Sarah, tu as été patronne d'une boîte américaine à Pékin, je sais parfaitement que VPN ou pas, tu es surveillée. J'exige de recevoir ces rapports directement !

— Au fait, j'ai initié une tentative de contact avec Tim Clark, le P.-D.G. d'Emirates.

Sarah change de sujet sans que je sois parvenu à la convaincre. De guerre lasse, j'abandonne. Je formule quand même une dernière demande :

— Si tu prends rendez-vous avec Tim Clark, j'apprécierais d'y aller avec toi. Merci.

Je raccroche.

En évoquant le P.-D.G. de la compagnie Emirates, Sarah marque un point. De mon côté, j'ai aussi préparé un brouillon de mail à son intention. Après mon échange avec Sarah, je me décide à l'envoyer.

Le 9 octobre 2014, au cours d'une interview publiée dans les colonnes de l'hebdomadaire allemand *Der Spiegel*, Tim Clark critique ouvertement

l’enquête officielle liée au MH370.

« L’avion était sous contrôle. Probablement jusqu’à la toute fin […] Nous devons savoir qui était dans cet avion. De toute évidence, certains le savent. Nous devons savoir ce qui se trouvait dans la soute de l’avion. Continuer à faire pression sur ceux qui sont impliqués dans les analyses. […] L’expérience nous a appris que lorsqu’il y a un accident, lorsque l’avion est tombé dans l’eau, on trouve toujours quelque chose. Or là on ne trouve rien. De toute évidence, l’avion n’est pas là où ils le prétendent. »

Les manigances de Sarah m’exaspèrent. J’appelle dans la foulée la compagnie d’investigation basée à Singapour. J’exige qu’ils m’envoient le dernier rapport directement.

Je finis par le recevoir. Le rapport tient en une courte page dans laquelle j’apprends qu’en Indonésie une « source » poursuit son travail. Aux Maldives, l’agent de terrain n’a pas été en mesure de rentrer en contact avec les bonnes personnes. Du côté de Penang enfin, la société de télécommunication refuse de communiquer. Une autre possible source, repérée à Washington, accepterait de nous aider. Rien n’est moins sûr, mais l’inscrire dans le rapport permet sans doute d’étoffer un peu la page.

Je relis minutieusement ce maigre rapport avant de le classer dans le dossier « Melon ». La pochette vient rejoindre la pile de documents que je compile depuis plus de sept mois maintenant. Les dossiers juridiques, les lettres, les échanges de mails, les coupures de presse…

Je baisse le son de la télévision, de toute façon elle ne m’apprend plus rien depuis des semaines. Sur Internet, c’est toujours Tim Clark qui fait les gros titres depuis sa sortie fracassante sur le MH370. Ce gars est particulièrement respecté. Sa compagnie est le plus grand exploitant mondial de Boeing 777. Il est considéré comme l’un des cadres de l’aéronautique les plus doués et reconnus. Alors, lorsqu’il s’aventure à critiquer ouvertement l’enquête et son manque de transparence, chacun sait que ce n’est pas sans raison.

J’essaie de joindre de nouveau Sarah, sans succès. J’aimerais que l’on reparle de cette société d’investigation qui semble patauger au milieu de notre affaire. Je voudrais lui demander plus calmement ce qu’elle pense des rapports, quel est son ressenti.

Sur Google Maps, je recherche l’adresse de cette société à Singapour. Je clique sur Google Street View, je suis curieux de voir à quoi peut bien ressembler l’entrée de l’immeuble. Je tombe sur la photo d’un Abribus.

J’ai envie de les appeler à nouveau, mais le décalage horaire m’en empêche. De toute manière, par téléphone, je l’ai senti un peu plus tôt, je n’en tirerai rien. Alors oui, ils ont fini par m’envoyer le rapport, mais uniquement après avoir demandé la permission à Sarah ou Ethan. Ça, j’en suis persuadé.

J’attrape mon agenda. Ai-je des rendez-vous la semaine prochaine ? Je dois consulter mes impératifs professionnels. Vérifier si je peux raisonnablement m’absenter pendant quelques jours.

Je me souviens de ce moment, du passage du calme à la frénésie de vouloir agir à tout prix. De ne plus laisser à « d’autres » le contrôle de notre enquête privée.

De mon bureau à la cuisine en passant par mon salon, je marche, de plus en plus vite à mesure que ma réflexion s’accélère. Une des pages d’écran de mon ordinateur est déjà ouverte sur le site d’Air France. Je l’ai ouverte il y a quelques secondes, un peu fiévreusement, entre deux allers et retours dans le jardin. Mon cerveau s’emballe, j’ai besoin de respirer. Inspirer, bloquer, souffler. Dix fois dans la journée. Pour retrouver un calme apparent pendant une ou deux heures. C’est ce calme qui me permet d’envoyer des mails sans m’énerver, de travailler, d’avoir une vie sociale « normale », conviviale. Sans jamais rebuter les gens ni laisser mes états d’âme exploser. Je suis devenu « le courageux Monsieur Wattrelos », celui qui reste serein en toutes circonstances. « Je vous admire », « Je suis impressionné par votre courage, votre lucidité. » Combien de fois ai-je entendu ces mots ? Je ne suis pourtant pas plus courageux que ces mères et ces pères que je croisais, effondrés, dans la salle du Lido le 9 mars, à Pékin.

Non, je ne suis pas courageux. J’apprends simplement à le devenir. Je n’ai pas le choix. D’abord, parce que j’ai un fils à qui je dois la vérité. Ensuite, parce que j’ai, plus facilement que d’autres, la possibilité de m’exprimer dans les médias. Pour finir, j’ai la chance de ne pas avoir à pointer à l’usine tous les matins. Je dispose de plus de liberté que ces dizaines de familles de l’ombre, courageuses, qui elles aussi se battent. Pour elles aussi, je dois avancer.

Le prochain avion pour Singapour décolle de Paris demain à 20 h 50. Je clique, je bloque, je réserve. Sur mon bureau, j’attrape la pile de dossiers « MH370 » que je tasse comme un forcené dans mon vieux sac à dos. Dans quarante-huit heures, je serai à Singapour.

C’est mon troisième voyage sur place depuis la disparition de l’avion, il y a huit mois. Je m’y suis déjà rendu pour des voyages d’affaires. Mais cette fois, c’est différent. J’appelle des amis expatriés. Ils acceptent de me loger.

Singapour, 8 décembre 2014

L’air est moite. Après l’atmosphère climatisée de l’avion, suivie de celle de l’aéroport Changi où il fait pour le coup carrément froid, je me prends en pleine figure le ciel voilé, légèrement rougeâtre et l’air terriblement chaud et humide de Singapour. Les presque treize heures de vol semblent avoir eu ma peau. Je suis affamé, fatigué. Tout en rallumant mon téléphone, j’essaie de héler un taxi. J’ai plusieurs appels en absence. Je comprends que je viens de filer à dix mille kilomètres de Paris sans avoir prévenu personne. Je rassure mon premier cercle de proches, mon fils, ma sœur, mon boss. Je n’ai pas le temps de répondre aux autres. Ou peut-être que je ne le prends pas. Pour avoir la paix, j’envoie quelques SMS. Si je commence à rappeler mes amis, je vais devoir me justifier, raconter. Je vais devoir expliquer la société d’investigation, Monsieur K., Sarah, Ethan, ma respiration chancelante, mon envie d’agir, de me décoller de cet écran d’ordinateur, d’être sur le terrain, peut-être aussi ce besoin de respirer la moiteur de ce coin d’Asie du Sud-Est. Si je les appelle, ça va durer des plombes. J’ai des amis très bavards. Je leur demande de me faire confiance. Je leur dis que je vais bien, c’est finalement tout ce qu’ils espéraient entendre. Ils me répondent avec des « bonne chance », « on t’embrasse », « fonce ». De leur part, c’est également à peu près tout ce que j’espérais entendre. Pas de long discours. On se parlera plus tard.

J’avance presque serein dans cette improbable ville gratte-ciel. Je finis la dernière goutte d’une bouteille d’eau piquée dans l’avion. Mon sac à dos est toujours aussi lourd. Neuf mois plus tard, ce ne sont pas les magazines rapportés de France pour Laurence et Ambre qui me courbent le dos, mais le dossier d’enquête lié à leur disparition. Je n’y pense pas, je reste concentré. Je dois repérer l’entrée de l’immeuble des investigateurs privés.

Le bâtiment précaire offre une entrée sacrément délabrée. En face, je reconnais ce vieil Abribus repéré quarante-huit heures plus tôt sur Internet.

Ils sont où mes « *men in black* » opérant dans un grand building de verre scintillant ?

Il est trop tard pour sonner et débarquer dans le bureau de Monsieur K. Ce n'est qu'un repérage. Je dois dormir, revoir mes notes, relire leurs rapports, les miens, avoir les idées claires. Je prévois de m'y rendre le lendemain.

Avant ça, j'ai rendez-vous avec une journaliste, correspondante à Singapour pour RFI, Radio France internationale. Depuis quelque temps, je communique de manière sporadique avec elle par le biais de Telegram, une messagerie ultra-sécurisée.

Carrie suit l'affaire depuis le 9 mars 2014. Dès les premières heures de l'annonce de la disparition, elle s'est rendue en Malaisie. Très tôt, elle a commencé à enquêter. Lors des premières conférences données par le gouvernement à Kuala Lumpur, c'est elle qui posait les questions qui fâchent. Elle s'est ensuite rendue au Vietnam. Elle est l'une des premières journalistes à avoir fait le déplacement aux Maldives. Malheureusement, elle s'est ensuite grillée auprès des autorités malaisiennes. Carrie n'était plus la bienvenue dans le pays. Blacklistée. Difficile de poursuivre une enquête dans ces conditions. Ça ne l'empêche pas d'en parler. Depuis le début, elle a une théorie, ainsi que quelques preuves de l'incompétence malaisienne.

Sa vision est intéressante. Elle fait intervenir les Tigres tamouls, l'un des mouvements de guérilla les plus redoutables au monde qui a sévi au Sri Lanka jusqu'en 2009. La plupart de ses chefs se sont réfugiés en Malaisie. Mais, en 2014, le pays les a lâchés. Pas seulement la Malaisie d'ailleurs, mais aussi la Chine et la France. Par ailleurs, la Malaisie aurait livré au Sri Lanka un de leurs chefs quelques semaines avant la disparition de l'avion. Les Tigres tamouls auraient-ils voulu se venger en orchestrant un détournement ? La journaliste m'explique que les Tamouls ne revendiquent pas leurs attentats, car ils veulent continuer d'apparaître comme des victimes. Carrie me parle aussi de certains types devant leurs écrans de contrôle qui n'auraient rien surveillé ce jour-là. Pour avoir un peu enquêté, elle me confie ensuite que l'aéroport de Kuala Lumpur est une véritable passoire. Elle termine en me racontant un récent voyage au Vietnam où elle se rendait dans le cadre d'une autre enquête : « À l'aéroport d'Hô-Chi-

Minh, je suis tombée par hasard sur des officiels malaisiens. Ils étaient gênés de me voir… »

Tout cela n’est guère rassurant, mais notre discussion me fait du bien. Dans la grande mégapole de Singapour, je ne suis pas le seul à m’intéresser au MH370 et à m’étonner de cette somme d’informations incohérentes.

9 décembre 2014

L’immeuble est vraiment pourri. J’ai fait un repérage la veille, mais je peine à trouver l’interphone de cette société de détectives privés. Il n’y a pas de noms. Je sonne au hasard, quelqu’un de passage me sourit, m’ouvre la porte. Il m’indique l’étage de la société. Je monte au premier. Je frappe, personne. Une toute petite dame indienne m’accueille chaleureusement. Elle est vraiment minuscule. Elle a de si jolies rides, son sari est splendide et puis son adorable sourire… Je reste là, devant cette dame qui continue de me sourire, plantée en face de moi. J’ai dû me tromper d’étage, je lui présente mes excuses, lui explique les raisons de ma visite. Elle me fait signe d’avancer.

J’avais imaginé un gratte-ciel en verre, avec des lignes droites architecturales, des hommes en costard-cravate. Au lieu de ça, me voici dans un petit trois-pièces, mon bras accroché à celui d’une vieille dame. La pièce est jaune. Il y a des dossiers partout, des coupures de presse, des tableaux d’enquêtes affichés sur les murs. Il y a de la poussière, de vieilles machines.

Je suis la vieille dame. D’un geste de la main, elle me présente son équipe. Monsieur K., Sheila, les autres. Je pensais avoir affaire à une multinationale, je tombe sur une petite entreprise familiale. Il y a Monsieur K., le père, fondateur ; Sheila, la fille, actuelle directrice générale ; la mère, qui fait la comptabilité, et deux autres personnes. On m’offre une tasse de thé que j’avale au milieu de leurs poussiéreux dossiers et d’un bazar fou. Ils me dévoilent leur dernier rapport, celui du MH370, dont ils viennent d’achever la rédaction. Puisque je suis là, ils me parlent de leurs récentes découvertes.

Selon une de leurs sources, le pilote a demandé deux heures de carburant en plus.

C’est une information énorme.

Sauf qu'il n'y a pas de preuves réelles. Elles existeraient, mais, pour nous les livrer, les « sources » demandent de l'argent, me disent-ils. Et…

— Monsieur Wattrelos, on n'a plus d'argent, on a tout dépensé. On a le nom de ces sources, mais pour récupérer leurs preuves il va falloir les payer. Nous avons également découvert en discutant avec les personnes du fret de la Malaysia Airlines qu'un mystérieux colis venant d'Afghanistan a été dédouané par des Chinois, et mis sur ce vol dans la foulée.

Ces informations sont en soi assez dingues. Mais encore une fois, pour en savoir plus il va falloir payer les sources. Or nous n'avons plus d'argent.

— Et au sujet des Maldives, qu'avez-vous fait, finalement ?

— Rien. Sarah nous a dit d'abandonner la piste.

Leur réponse me sidère. Je leur explique que Sarah n'est pas seule décisionnaire. Je leur dis que j'ai des doutes sur Sarah et que j'aimerais bien qu'ils se méfient. Et qu'en tout état de cause, à l'avenir, je veux être en copie de tout.

Ils m'assurent de leur soutien. C'est alors qu'ils me font une proposition surprenante. Ils m'offrent de faire des recherches sur Sarah et Philip Wood, et cela gratuitement, de manière confidentielle, juste pour moi. Cette proposition est pour le moins inattendue. Sont-ils en train de m'amadouer ? Je ne sais plus quoi penser. J'accepte. Un mois plus tard, je recevrai trente pages de copies d'écran et autres résultats de recherche Internet sur ces deux personnes, mais rien de probant.

Je salue la vieille dame. L'opération « Melon » est bien un fiasco. On ne va pas payer des « sources » sans preuves. Il nous est impossible de réunir la somme demandée. Que puis-je faire de plus ?

Je salue monsieur K. et sa fille.

Sheila continuera pendant quelque temps à m'écrire. Elle me tient informé des suites de l'enquête, qui se poursuit tant bien que mal sans argent. Elle m'envoie également un plan d'action pour une seconde partie qui devrait, selon elle, être menée essentiellement aux États-Unis. Le but ? Tenter d'obtenir des informations auprès du FBI, de la CIA et de l'armée.

« C'est là-bas que nous aurons des réponses et nous avons des contacts sur place » m'assure-t-elle. Elle espère me revoir un jour.

Le moment est venu d'avoir une conversation avec Sarah. J'essaie de la joindre par Skype, mais elle n'est pas connectée. Peu importe, de toute

façon j’ai prévu de profiter de ce voyage en Asie pour aller la rencontrer à Kuala Lumpur. J’irai ensuite voir Ethan Hunt à Hong Kong.

Je m’étais pourtant juré de ne plus jamais remettre les pieds dans la capitale malaisienne. Mais je veux m’expliquer avec Sarah.

De retour dans ma chambre d’hôtel, je me connecte sur Internet. Je rassemble mes bagages, empile une fois de plus tous mes dossiers, les glisse dans mon sac à dos. Le prochain vol Singapour-Kuala est dans à peine trois heures, j’ai juste le temps de saluer les amis qui m’ont hébergé, d’attraper un taxi et de foncer à l’aéroport.

Kuala Lumpur, 10 décembre 2014

Une fois à Kuala Lumpur, je pose mon sac à dos sur le tapis roulant. Je n'ai pas envie de marcher. J'aperçois les vitrines, les baies vitrées des aires d'arrivée qui donnent sur les plateformes des départs. Mon regard glisse vers une dizaine de sièges dans une salle d'embarquement.

De nouveau, j'ai mal. J'ai mal à m'en tordre le ventre. Je veux toucher ces sièges derrière la baie vitrée.

Je dois vraiment sortir de ce tapis roulant qui n'en finit pas. La petite musique de violon qui accompagne le trajet, au milieu du ronronnement de toutes ces valises à roulettes, me file la nausée.

J'ai besoin de respirer, de laisser filer des larmes. Pas de grosses larmes, non. Ce sont juste de toutes petites larmes qui coulent doucement, silencieusement.

Je me dirige vers la sortie de cet immense aéroport dont l'architecture furieusement moderne m'impressionne. J'ai peu de temps, Kuala Lumpur city est à un peu plus de cinquante kilomètres, j'ai plusieurs rendez-vous à assurer avant de m'envoler pour Hong Kong dans à peine trois jours. Je bombarde Sarah de messages. Des SMS, des mails, des messages privés sur Facebook. Je finis par l'avoir à l'usure.

« OK, Ghyslain. Plutôt demain. J'ai peu de temps, chez moi ce sera plus simple. »

Le lendemain, on se retrouve finalement dans un pub anglais bondé du côté d'Ampang, un quartier résidentiel situé à l'est de la ville. De nouveau, la prise de rendez-vous avec Sarah a été épique. Après en avoir déplacé plusieurs fois l'heure, elle en a également modifié le lieu. Elle m'explique avoir ce jour-là des compétitions sportives à suivre toute la journée dans l'école où elle enseigne. Pour une professeure d'économie, rien de plus normal…

J’ai mal à la tête. Ce quartier aux murs très hauts et aux pelouses rectilignes, rempli d’expatriés, m’étouffe. Le soir, ils se regroupent, survoltés, la bière coule à flots. J’ai l’impression d’être aux États-Unis ou en Angleterre. J’aurais largement préféré un coin calme, dans un de ces restaurants du quartier populaire et authentique de la ville, ou même chez Sarah. La journaliste de Singapour avec qui je m’étais entretenu m’avait raconté s’être rendue à son domicile peu de temps auparavant. Un détail l’avait surprise : elle n’y avait vu aucune photo de Philip, le compagnon disparu. Ça peut arriver, certains n’aiment pas les photos. Sauf que plus tard, lors d’une interview tournée précisément au même endroit, chez elle, de nombreuses photos apparaissaient en arrière-plan. Simple décor disposé par les journalistes ? J’aurais été curieux de vérifier.

Sarah est en retard. Elle arrive épuisée, ces compétitions et ces enfants l’ont fatiguée, elle ne peut m’accorder que très peu de temps.

Je m’assieds. Derrière nous ça trinque, ça hurle, ça drague, ça pouffe. Pour lui parler, je dois d’abord faire abstraction du bruit, je l’observe un moment. Pour meubler, je sors maladroitement quelques dossiers. Je suis là, en face de Sarah. Je suis devant celle qui m’a envoyé des centaines de mails, m’invitant à répondre dans la seconde sous peine de faire cavalier seul, son « chevalier » Ethan n’étant jamais très loin. Je viens de faire dix mille kilomètres. Je n’ai pas dormi. Moi aussi, je suis épuisé.

Sarah est muette, taciturne, elle attend que je dégaine. Elle n’a clairement pas envie d’être là, je la sens terriblement gênée. Et si elle avait tout inventé ? Et si Philip Wood n’était pas vraiment son compagnon ? Sarah est fatiguée, moi aussi. Ne perdons pas de temps.

— Qu’est-ce qui se passe, Sarah ? Parle-moi. J’ai vu les enquêteurs à Singapour. Qui sont ces gens ? Pourquoi m’avoir fait croire que nous avions affaire aux meilleurs enquêteurs de la planète ? Je suis tombé sur une petite entreprise familiale. Pourquoi tu ne m’as pas envoyé les rapports ? Pourquoi n’ont-ils aucune preuve de ce qu’ils avancent ?

Cette nuit-là, au fin fond des beaux quartiers de Kuala Lumpur, je n’obtiens aucune réponse. Sarah campe sur ses positions. Elle m’écoute à peine. Et puis, une fois mon argumentation terminée, elle se met à pleurer. Comment puis-je douter d’elle ? Elle qui consacre tant à la cause ?

Fin du débat. De toute manière, Sarah doit s’en aller.

Il ne s’est rien passé. Rien. Aucun échange, aucune réponse. Sarah est juste repartie un peu plus fatiguée.

Je ne l’ai plus jamais revue.

Perdu dans l’immensité de Kuala Lumpur, seul, d’un coup je trouve la situation absurde. Le soir, dans ma chambre d’hôtel, via les réseaux sociaux je prends contact avec quelques familles malaisiennes. À la faveur d’un dîner organisé pour une Australienne qui a perdu ses parents dans le MH370, je les rencontre. L’histoire de cette jeune Australienne me touche. Lorsque ses parents ont embarqué dans le MH370, ils faisaient un tour de l’Asie. Il y a quelques mois, leur fille a décidé de tout quitter pour faire les étapes du voyage que ses parents disparus n’ont jamais pu achever. Une fille formidable, mais dévastée par ses trop nombreuses fêtes en Australie « pour oublier » et autant d’entrevues avec des psychologues de pacotille. L’étape Kuala Lumpur semble lui faire du bien.

J’aime discuter avec ces proches. Je m’aperçois que les familles à Kuala Lumpur sont assez soudées, elles s’entraident beaucoup. Je les envie un peu. On partage tous de terribles fêlures, créées par la disparition de l’avion dans lequel se trouvaient nos familles. Beaucoup d’entre nous perdent le sens de la réalité. Pour ne plus avoir à l’affronter, certains préfèrent ne plus y penser. Peut-être qu’un jour ça m’arrivera aussi ?

En attendant, je veux avancer, regarder cette réalité en face. Comme je suis à Kuala Lumpur, je me suis mis en tête de déranger tout le monde. Avant de partir, je dois voir l’ambassadeur de France en poste en Malaisie, Christophe Penot. Une semaine plus tôt, quelques heures avant de décoller, j’avais pris contact avec lui.

Il me reçoit dans son bureau, à l’ambassade de Kuala. Le bâtiment n’est pas très haut, il date des années 70. Curieuse ambassade. Vieillotte, mais jouissant d’un vaste jardin au milieu des gratte-ciel. On ne peut pas dire que ce soit la plus belle représentation de la France.

L’ambassadeur est muet, l’attaché militaire qui l’accompagne l’est un peu moins. C’est lui qui s’adresse à moi :

— Monsieur, il n’y a aucun complot, nous ne savons rien.

J’ai dormi trois heures la nuit dernière, je me suis déplacé à l’autre bout du monde après avoir fait une escale à Singapour. Demain, je me rends à Hong Kong pour rencontrer Ethan. Stop. Je ne vais pas faire plus de courbettes. Dans ce bureau de l’ambassade de France, je refuse d’insister. J’en ai envie bien sûr, parce que je rêve de les secouer, tous. Mais là, je refuse. Je me dis que si personne ne veut me parler, même ici, chez moi, à

l’ambassade de France, c’est que je dois m’y prendre autrement. Je récupère mon sac à dos, lourd de tous ces dossiers que personne ne prend jamais la peine de regarder.

L’ambassadeur sent mon désarroi. Il tient à me raccompagner et m’invite à le suivre dans une de ces allées du jardin de l’ambassade, celle qui donne sur une petite porte de sortie. Au beau milieu de la végétation et des palmiers, nous sommes tous les deux, personne ne peut nous entendre. Là, il me dit :

— Je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour vous aider. Si vous avez besoin de rencontrer les autorités malaisiennes, je peux l’organiser, je peux même venir avec vous. Bon, entre nous, vous avez raison. Quelque chose ne colle pas dans cette histoire.

Mon vol est dans quelques heures. Pour aller de Kuala Lumpur à Hong Kong, je suis obligé de voler avec la Malaysia Airlines. J’appréhende de me retrouver dans un Boeing 777 aux couleurs de la compagnie. Même logo, mêmes couleurs de sièges, mêmes plateaux-repas, mêmes uniformes, ceux que ma femme et mes enfants ont côtoyés dans la nuit du 8 mars 2014.

J’ai peur que ce soit à la limite du supportable. Ont-ils grignoté quelque chose dans ce fast-food à la devanture clignotante du terminal 2 ? Ou bien était-ce dans ce bistro plus à l’écart, plus reposant ? J’erre dans les recoins, farfouille dans les boutiques de souvenirs, à la manière de quelqu’un qui cherche des indices. J’arrive devant la porte où ils ont embarqué.

Le comptoir vide et ces sièges alignés n’ont aucun intérêt si ce n’est que sur quatre d’entre eux, Laurence, Ambre, Hadrien et Yan se sont probablement écroulés en attendant leur embarquement. Les mots d’Ambre envoyés à son amie me reviennent : *Je ne suis pas encore rentrée, je suis à l’aéroport […] mais je suis contente de revoir mon papaaaa.* L’a-t-elle écrit assise sur ce siège ? Ou bien était-ce plutôt celui-ci ? Je m’assieds. Je me relève en sursautant. Et si, sur ce siège, s’était assis un terroriste ?

Je change de place, je me calme. Sur mon téléphone, je regarde la dernière photo envoyée par Ambre, prise au Club Med du Cherating Beach de Malaisie. J’avais contacté un peu plus tôt la direction du Club. Il existe forcément des photos d’eux. Le Club a coutume de prendre des photos de ses clients et de les leur vendre ensuite.

« On n’a pas de photo de votre famille », m’avaient-ils répondu.

Les gens ne sont pas tous empathiques. Car ces photos existaient. C’est un copain de l’ambassade de France en Chine qui avait finalement réussi à les récupérer.

Avant de prendre mon vol, j’ai envie de laisser un mot sur ce mur dédié à la disparition du MH370. J’ai vu ça dans la presse, sur Internet, il y a dans l’aéroport tout un pan de mur « Pray for MH370 », sur lequel chacun peut écrire une intention, un hommage, une prière. Je le cherche, longtemps, ce mur. J’essaie de me renseigner. Un prestataire de l’aéroport m’explique qu’il n’existe plus :

— Je suis désolé, monsieur, il a été effacé…

Je dois partir d’ici. Je m’épuise à rechercher des traces qui n’existent pas. Je m’isole dans mes souvenirs, me dessèche à force de faire tourner mon imagination et de recréer leurs derniers instants.

Je quitte enfin Kuala Lumpur, direction Hong Kong.

Hong Kong, 12 décembre 2014

Ma rencontre avec Ethan est nettement plus facile à caler qu'avec Sarah. Il me donne assez vite rendez-vous, dans un endroit neutre.

Je n'arrive pas à percer la nature de ce bonhomme complètement passionné par l'histoire de notre avion. Ce type a mis son entière société d'imprimantes 3D à notre disposition. Il a même dépêché certains de ses salariés pour trier les centaines de messages qui nous arrivaient. Il me parle des données Inmarsat auxquelles il ne croit pas. Pourquoi ? Il ne me répond pas vraiment. Mon but n'est pas de le mettre en défaut, alors je me tais. Je sens qu'il a vraiment envie d'aider. Je me rappelle avoir pensé : « Soit c'est un type super, soit c'est un super acteur. »

J'enchaîne avec un autre rendez-vous. Je vois Jack Song, un NOK chinois. Ce petit gars à lunettes est d'une grande finesse dans l'analyse de la situation, il me touche particulièrement. Sa sœur aînée, Song Chunling, soixante ans, faisait partie des passagers. Notre conversation tourne essentiellement autour des familles chinoises liées à ce drame. Il me parle de leurs mœurs, de leur culture, ainsi que de leur manière d'appréhender la mort d'un proche. L'absence de corps pose problème pour entamer le processus d'adieu, les Chinois croient alors que les défunts sont toujours vivants. Un déni finalement universel.

— Pas de corps, pas de crash. Donc pas de morts. S'il n'y a pas de morts, c'est qu'ils sont vivants, me dit-il en dégustant son plat dans ce restaurant typique de Hong Kong Island.

Jack Song reprend son analyse.

— Tu l'as vu, Ghyslain, à l'hôtel du Lido, ils pleuraient tous. Le monde s'étonnait de découvrir ces images de pleureuses hystériques. Même toi, tu me dis que ça a pu t'agacer. Il n'y avait pourtant rien d'hystérique là-dedans. Il *fallait* hurler, c'était la seule manière de nous faire entendre avant l'oubli et la désinformation. Ghyslain, ici, en Chine, nous n'avons pas les

mêmes canaux d'information. Des familles sont surveillées. Nous avons créé le groupe secret sur WeChat pour nous entraider, mais je sais que beaucoup n'y ont pas accès. Ici, pour nous faire entendre, nous devons crier.

Les explications de Jack me touchent infiniment. Il regarde sans cesse les nouveaux messages qui tombent sur son téléphone portable. Avant de s'en aller, il me dit :

— Ghyslain, je ne plaisante pas. Je ne suis pas en train de jouer à James Bond. Nous devons faire particulièrement attention ici. Certains d'entre nous ont passé plusieurs nuits au poste de police, simplement pour avoir manifesté ou demandé la vérité.

Jack Song enfile sa veste, il doit partir. Avant ça, il m'apprend que, chaque jour, le groupe créé avec les proches chinois de passagers du MH370 se coordonne pour qu'un membre de la communauté se rende disponible pour aller dans l'un des bureaux de la Malaysia Airlines afin d'exiger la vérité.

Souvent au prix de sa liberté.

Mon périple s'achève, je n'ai plus personne à rencontrer ici. J'ai réservé le prochain vol pour Paris. Dans la salle d'embarquement, je fais défiler mes mails. Je découvre un étrange message de la part de Sarah : « On nous a piratés notre compte Dropbox, tout a été effacé, il n'y a plus rien. » Je vérifie, effectivement le compte est vide. Exit le contrat avec Indiegogo, exit la liste des « *leads* », le contrat avec les enquêteurs, notre charte de fonctionnement, les rapports des enquêteurs. Tout a disparu. Ethan m'affirme de son côté que son login a été piraté. Plus rien ne m'étonne.

Le mail suivant m'invite à cliquer sur un lien. Il s'agit de l'enquête de l'écrivain Marc Dugain qui vient d'être publiée dans le magazine *Paris Match*. Historien, passionné d'aviation et ex-dirigeant d'une compagnie aérienne, Marc m'avait contacté il y a quelques semaines, non seulement pour me conseiller une bonne avocate, mais aussi pour me prévenir des démarches qu'il comptait entreprendre dans le cadre de cette prochaine enquête. J'ai tout de suite bien aimé ce gars. Il est calme, empathique, plutôt doué, légèrement obstiné, ça me plaît. Je n'ai pas le temps de lire son papier, on m'appelle pour embarquer.

Noël approche. Je le redoute, ce premier Noël sans « eux ». En fuyant à dix mille kilomètres de Paris, je crois que j'ai aussi tenté de repousser au

maximum cette peur paralysante, celle qui m’étreint quand je pense à cet étrange soir de réveillon qui arrive.

Mon fils m’attend.

Noël 2014

Il est tôt, trop tôt. Je n'arrive plus à dormir. Je tourne depuis des heures dans mon lit, il fait nuit noire, je me lève quand même. Dans une autre vie, ce samedi, je me serais levé en forme à 7 heures, en prenant soin de ne pas les réveiller. J'aurais tenté, ce matin d'hiver, dans la maison encore endormie, plongée dans l'obscurité, de descendre l'escalier sans faire de bruit, sans trébucher sur le sac de sport d'Hadrien déposé la veille dans le couloir. J'aurais à peine commencé à lancer le café qu'Ambre aurait pointé son petit bout de nez. Quelle que soit l'heure à laquelle je me lève, elle est toujours à l'affût et vient me faire le câlin du matin, tout sourire. Elle est comme moi, j'ai l'impression ; elle a moins besoin de sommeil que ses frères ou sa maman. « On est samedi, papa, si on préparait un bon petit déj pour tout le monde ? Tu vas chercher le pain frais, je fais le reste. » Quand Laurence et Hadrien se réveilleront, la table sera parfaitement dressée et Ambre, toute fière, leur mettra la serviette sur les genoux, à peine assis. Laurence sera enchantée et fera un grand sourire, Hadrien grognera en disant à sa sœur : « C'est bon, laisse-moi tranquille. »

Il me semble tout à coup que cela est bien réel. On parle de Noël. La discussion nous vient comme ça, parce que dehors il neige. L'air est glacé tandis qu'à l'intérieur notre air à nous est chaud. Ça nous ravit, c'est doux. Lorsqu'on est mariés depuis plus de vingt-cinq ans et parents de trois enfants, il y a des discussions qui reviennent chaque année.

On fait quoi pour Noël et pour le réveillon du Nouvel An ? Cette année, on le met où le sapin ? Dans l'entrée, en bas de l'escalier ou dans ce coin du salon ? Tu t'occupes de l'acheter avec les enfants ? Pourquoi pas aujourd'hui ? Ça leur fera plaisir !

L'être humain est pétri d'habitudes. Elles sont douillettes, ces habitudes. On ne s'en rend même plus compte. D'ailleurs, lorsqu'on est heureux, on ne se rend plus compte de rien. Les gens heureux consultent rarement les

psychiatres. Les scientifiques ne font pas de thèses sur eux, ils ne leur consacrent pas non plus de colloques. La plupart des études prennent le problème dans l'autre sens. Elles décortiquent les névroses, les aliénations, les dépressions. Les psychiatres s'en foutent d'analyser la vie des gens heureux. Sans doute parce que les gens heureux ont autre chose à faire que de converser sur leur sort. Les gens heureux vivent. À moins d'avoir été malheureux un temps, et de pouvoir en saisir les différences, ils n'ont que faire de transmettre leur expérience. Lorsqu'on va bien, le temps passe vite, il roule, il coule, il se déplie naturellement. Être heureux, c'est simple. On ne chavire pas de bonheur. Il n'y a pas d'ivresse. Être heureux s'apparente finalement à une succession de moments parfaitement ordinaires.

Dans une autre vie, ce samedi matin, on l'aurait pris ce petit déjeuner.

« Papa, on va acheter le sapin aujourd'hui ? »

C'est sûr, je serais ensuite allé l'acheter avec elle.

Ambre aurait passé la journée à le décorer.

Dans la réalité, il est 6 heures du matin, Noël approche, la maison est silencieuse.

Je n'entends pas d'autre respiration que la mienne. Devant le miroir, je constate quelques nouvelles rides. Elles creusent mon visage. Je devrais peut-être me mettre au régime, reprendre le tennis.

Comment puis-je m'autoriser à penser à faire un régime à base de brocolis ou à faire du sport ? Je m'en fous d'avoir belle allure. La seule chose qui compte, le seul espace que je dois réserver dans mon cerveau libre, il doit être consacré à découvrir la vérité.

Je détourne mon regard du miroir. Depuis la salle de bains, je remarque quelques flocons de neige à travers la petite baie vitrée. C'est vrai, qu'est-ce que je vais faire à Noël ? Non, la question est plutôt qu'est-ce qu'Alexandre veut faire ? Moi, ça m'est égal. Je ne veux plus de Noël. Je voudrais partir loin avec Alex, oublier les fêtes, ne revenir qu'une fois « tout ça » terminé. Depuis des mois, tout ici me rappelle Noël. Les vitrines des magasins, la radio, les télés, les illuminations de rue… Je ne veux pas acheter de sapin, je ne sais même plus dans quel carton du sous-sol sont nos décorations.

J'entends un bip provenant de mon portable resté dans la chambre. C'est un SMS :

« Rendez-vous au marché que l'on connaît. Endroit habituel. 11 heures. S. »

Monsieur S. est un ancien gendarme. Il a perdu sa petite amie dans la catastrophe aérienne du mont Saint-Odile, le 20 janvier 1992. Quatre-vingt-sept morts, dont sa fiancée. C'était il y a plus de vingt ans, mais il ne s'en est jamais véritablement remis.

Un soir, il y a quelques semaines de cela, monsieur S. m'a contacté, m'expliquant qu'il travaillait à rassembler des « choses » sur la disparition du MH370, qu'il souhaitait me parler, qu'il y avait des incohérences dans ce dossier. Et qu'il aimerait me voir. En tant qu'ancien gendarme, il me disait avoir accès à certains documents confidentiels via des contacts toujours en poste, des sortes de « taupes » au sein de différents services, prêts à me rencarder.

J'ai dit OK.

Monsieur S. m'a ensuite proposé par le biais d'un serveur sécurisé un premier rendez-vous, à ses conditions.

— Je vous donne un rendez-vous. Mais vous n'en parlez à personne. Je vous parle d'un lieu que nous connaissons, ensuite je vous donne un horaire par SMS. Notre rendez-vous aura lieu deux heures après cet horaire. C'est notre code.

J'ai la sensation d'être dans un remake de *James Bond*.

Monsieur S. me donne rendez-vous à 11 heures. Ça veut dire 13 heures. Rendez-vous devant les étals d'un marché de produits bio, devant une charrette aux légumes du marché de ma ville de banlieue. À 13 heures, il y a du bruit. Les familles retardataires, celles qui ont fait la grasse matinée, leurs gamins sur les épaules, se pressent avant la fermeture. Les exposants replient doucement leurs stands, les camions de nettoyage démarrent leur tournée. Véritable symphonie du joyeux chaos d'un marché, qui permet de se parler sans être écouté, ni repéré.

Pour continuer la conversation, nous appliquons la fameuse méthode du PMU bondé. Et ce après avoir laissé nos téléphones portables en « mode avion » dans nos voitures garées à quelques centaines de mètres l'une de l'autre.

Je suis à l'heure au rendez-vous. 13 heures pétantes.

Au milieu de ce marché, on se reconnaît, on se regarde. Monsieur S. m'invite à le suivre. Je reste à quelques mètres derrière lui. Je me retrouve au fond d'un sombre café.

— Votre portable est bien resté dans votre voiture ?

— C'est bon. Je l'ai laissé dans la boîte à gants. Il est éteint.

Il est suspicieux. J'accepte son jeu, mais je trouve la scène surréaliste, un peu « surjouée ». Je n'ai personnellement aucune envie de m'amuser à jouer les espions, et encore moins à devenir « l'espionné de service » qui doit désormais se méfier de tout et de tout le monde.

Je le fais savoir à Monsieur S. qui me rassure. Je le trouve calme. Il m'explique avoir déjà été surveillé, d'où son excès de prudence.

Monsieur S. me révèle avoir eu accès à un document prouvant qu'un opérateur, en l'occurrence Euromobile, aurait offert ses services à la compagnie Malaysia Airlines, via le satellite Inmarsat, pour que les passagers puissent utiliser leur téléphone mobile en vol. Sur ce sujet, je rejoins son étonnement. Cent cinquante-trois passagers du vol MH370 étaient chinois. Pour avoir vécu plus de six ans en Chine et eu affaire à de nombreux partenaires commerciaux chinois, tous ont un, voire deux téléphones. La plupart ne les éteignent jamais pendant les vols intérieurs. Ça inquiète d'ailleurs les Occidentaux de passage qui, voyant tous ces téléphones allumés et SMS échangés, pensent que leur avion va exploser.

Je me suis souvent posé la question : pourquoi aucun téléphone n'a été borné dans cet appareil ? Ou presque : aucun, sauf celui du copilote.

Je rencontre régulièrement monsieur S. Il m'envoie des PDF, un mélange de revues de presse et de documents confidentiels. Il m'envoie aussi des documents du FBI. Certains sont confidentiels, d'autres sans grand intérêt, ils semblent être publics. Il y a les brevets déposés par Boeing et Honeywell qui prouvent que la technologie de prise de contrôle à distance des avions existe. George W. Bush l'avait d'ailleurs dit après les attentats du 11 septembre : « Il nous faut pouvoir contrôler les avions à distance si des terroristes s'en emparent. » Il y a également une page Wikipedia qui indique que Boeing a mis en place ce logiciel « Boeing Uninterrupted Autopilot » ou BUAP sur l'ensemble de sa flotte depuis 2010. Techniquement, la capacité mémoire des Boeing 777 est suffisante pour inclure un tel logiciel mais, jusqu'ici, contrairement à ce qu'affirme la page Wikipedia, personne n'a eu la preuve qu'un tel logiciel a été mis en place. La page Internet sur le sujet sera d'ailleurs modifiée peu de temps après avoir diffusé cette information.

Toujours dans les documents qu'il m'envoie, il y a le lien d'un site Internet de suivi maritime de bateaux en temps réel : marinetraffic.com. C'est une sorte de « flight radar 24 », mais pour les navires. L'historique prouverait qu'un des bateaux cherchant l'avion dans l'océan Indien est

passé auparavant par Diego Garcia, la base militaire américaine. C'est étonnant, en principe, seuls certains navires sont autorisés à se rendre dans cette zone, la base étant hautement stratégique. Il m'apporte également la preuve que l'aéroport de Diego Garcia fut fermé pendant quarante-huit heures, les 9 et 10 mars 2014.

Je vois S. pratiquement toutes les semaines. Entre réalité et « *fake news* », il m'inonde d'informations.

Il me dit que, depuis la catastrophe du mont Saint-Odile, il cherche à comprendre les accidents aériens. Le sujet le passionne. Pour compléter sa formation d'autodidacte, il a passé son brevet de pilote.

« On te ment, Ghyslain », me dit-il régulièrement.

Je deviens nerveux, je ne comprends pas tout. Qui est vraiment ce gars ? Il me donne des infos, certaines semblent importantes, mais ça part vraiment dans tous les sens. Je deviens parano.

Une théorie complètement délirante des passagers du MH370 retenus prisonniers dans un improbable endroit reviendra souvent. Un certain Paul Power, professeur d'université à Melbourne, cherche à me contacter. C'est sa thèse, l'avion a pris la route nord et non pas sud, comme l'affirme Inmarsat. Il m'envoie son fichier avec des calculs que je suis incapable de vérifier. Il contacte plusieurs familles chinoises qu'il arrive à convaincre. « Ils peuvent être vivants ! » leur dit-il. Trois ans plus tard, il me relancera toujours. Et les familles chinoises sont encore dans l'espoir. Dès que nous faisons un communiqué au nom des familles, nous devons faire très attention de pas froisser les Chinois. Jamais nous ne devons parler de morts, de corps, de crash…

Quelques jours après, un type m'appelle directement sur mon portable. Il ne fait pas dans la dentelle :

— Bonsoir Monsieur Wattrelos. Je suis un Français à la retraite basé en Thaïlande. J'ai des preuves qu'ils sont retenus prisonniers au Myanmar. Mon beau-fils est douanier, il travaille sur une des frontières situées entre la Thaïlande et le Myanmar. Le soir du 10 mars 2014, vers 23 heures, il a vu deux bus, remplis de passagers non identifiés. Il y avait beaucoup de Chinois, lourdement escortés par des hommes armés. Mon beau-fils a voulu prendre une photo. Il s'est fait casser son appareil par l'escorte. Ils sont prisonniers de l'autre côté de la frontière, je me suis renseigné. Je dois

pouvoir avoir des photos de vos proches. Il faudrait que l'on se rencontre à Bangkok…

Pour me mettre en confiance, il m'envoie ses papiers d'identité, sa photo, celle de sa femme, des articles de journaux locaux parlant de lui. J'en arrive même à me renseigner sur le coût du billet d'avion Paris-Bangkok ! Je n'ose pas en parler à mes proches, suis-je devenu fou ?

Nous échangeons durant trois semaines, ce type n'a pas l'air de délirer, son histoire tient la route. Je commence à avoir l'habitude d'un certain genre de personnes qui, rapidement, demandent de l'argent pour aller plus loin, mais là, ce n'est pas le cas. Avant de prendre mon billet d'avion, je le rappelle. Notre rendez-vous n'a plus lieu à Bangkok, mais dans le Triangle d'or. Je décide de stopper nos échanges lorsqu'il me demande 20 000 euros pour, dit-il, rémunérer ses contacts.

Je finis par me décider à en parler à une personne de confiance, plutôt bien renseignée. Elle enquête et me répond très vite.

— Ghyslain, vous oubliez ce type s'il vous plaît. Je ne sais pas où il souhaite vous entraîner, mais ça sent pas bon, c'est peut-être même un rabatteur, travaillant pour des ravisseurs.

J'obéis, j'oublie.

Dans la rue, les illuminations de Noël m'agressent ; dans la maison, les pièces tournent. Ma tête me fait mal pendant que le monde avance tranquillement. Quelque chose ne va pas. Je m'endors de plus en plus difficilement. Je me réveille de plus en plus tôt. Je remarque que certaines publications Facebook rédigées par des NOK sur les comptes de soutien disparaissent avant même que je prenne le temps de me poser pour les lire.

Le ciel devient noir à 17 heures. Mon printemps était un cauchemar, je n'ai pas supporté l'été. C'est donc maintenant le tour du mois de décembre de m'engloutir encore un peu plus. Je reste tard au bureau. Ici, au moins, il y a de la vie. Pas envie de rentrer chez moi. Je relis mes mails professionnels, ils sont abrutissants. J'ai vraiment du boulot, c'est vrai que je dois répondre à tous ces interlocuteurs à l'étranger. Et j'essaie, j'essaie vraiment. Mais j'ai du mal. Je me dis que ça peut attendre le lendemain. Et je rentre.

À la maison, il n'y a pas de guirlandes qui clignotent, juste la batterie de mon ordinateur portable. Et ce silence.

J'ouvre un nouveau mail.

C’est un copain. Il veut me faire rencontrer un expert en cybersécurité. On se donne rendez-vous tous les trois dans un restaurant. L’homme se présente comme un expert indépendant, un hacker qui bosse notamment pour des boîtes du CAC 40. Il m’explique avoir réussi à rentrer dernièrement dans le système informatique d’une grande banque française. Il sait déverrouiller un téléphone ou un ordinateur afin de récupérer ce qu’il y a dedans. Il travaille d’ailleurs de temps à autre pour nos services secrets.

En l’écoutant, je suis sidéré. Cet indépendant fait-il tout cela pour nos espions français de la DGSE ?

La conversation se passe bien, le gars est sympa. Il me dit qu’il va essayer de m’aider en mettant ses « grandes oreilles sur cette affaire ». Ça se passe tellement bien qu’il nous invite carrément à faire un saut chez lui.

Il vit tout à côté, au dernier étage d’un immeuble cossu. Alors que nous sommes dans son appartement, il ouvre une porte blindée, on se retrouve dans sa pièce de travail, complètement capitonnée. À l’intérieur, des fusils, des ordinateurs, des sacs plastique avec des scellés.

Avec mon pote, on se regarde, quelque peu stupéfiés devant ce curieux décor.

Nous avons alors droit à une sorte de visite privée.

— Ce téléphone par exemple, c’est celui d’un terroriste, je dois le hacker, dit-il. Tout comme cet ordinateur ; au fait, merci d’être venus. Vous êtes sûrement sous surveillance, monsieur Wattrelos, vous le savez ? Puis-je vous appeler Ghyslain ?

— Comment ça, je suis sous surveillance ?

— Il faut commencer par « décontaminer » tous vos objets électroniques, poursuit notre étrange interlocuteur. Téléphones portables, ordinateurs et mêmes alarmes si vous en avez. Ça, je peux éventuellement vous proposer de le faire, c’est dans mes compétences. Mais il faut aussi faire vérifier votre maison tout entière. Examiner les recoins afin d’être sûr qu’aucun micro n’a été posé. Ça, je ne peux pas le faire, mais je connais quelqu’un de bien qui peut s’en charger.

— Mais pourquoi serais-je sous surveillance ? C’est quoi cette histoire ?

— Parce que cette affaire dépasse sûrement tout ce que vous pouvez imaginer.

Je repars un peu groggy de ce rendez-vous en me disant qu’enfin quelqu’un de compétent va pouvoir m’aider. Forcément, il va trouver quelque chose.

Je n’obtiendrai jamais rien de ce gars. Il ne viendra jamais « checker » mes appareils ni ma maison, nous n’aurons plus jamais de ses nouvelles. Mon copain le recroisera mais il refusera d’évoquer de nouveau le sujet. Pourquoi ? Il aura juste réussi à me convaincre que quelque chose ne tourne pas rond.

Une fois chez moi, je mets quand même un bout de scotch sur le petit rond de mon iMac, celui qui me sert de caméra pour mes rendez-vous Skype. On ne sait jamais. J’appelle Anne-Sophie, je lui raconte.

— Je suis en train de me faire des films, tu crois ?

— Je ne sais pas, mais c’est bon là ! C’est quoi ces conneries ? C’est qui ces gens ?

— Ce n’est pas si grave…

— Mais enfin, t’as pas les jetons ? Comment tu le vis ? Tu veux venir passer quelques jours à la maison ?

— Anne-Sophie, qu’est-ce qui peut m’arriver de pire que ce qui m’est déjà arrivé ?

Depuis ce jour, je suis prudent. Lorsque je dois discuter de l’affaire du MH370 de vive voix, je m’arrange, dans la mesure du possible, pour donner rendez-vous à mes interlocuteurs dans un café. Y compris, et surtout, avec les journalistes. Et je prends soin d’éteindre mon téléphone portable.

Il y a les week-ends à gérer. J’ai du temps, trop de temps. Je m’attarde sur les photos de famille dans le couloir, dans la cuisine, dans le salon. Pourtant, même si le samedi et le dimanche sont plus difficiles, ces deux jours passent vite. Les travaux se poursuivent, j’erre dans les magasins de bricolage. Je continue d’être invité chez des amis, presque tous les soirs.

Je refuse les fêtes un peu trop joyeuses, je m’y sens mal à l’aise. Dans mon groupe de copains, c’est plus ou moins l’année de nos cinquante ans. Il y a donc un tas de fêtes avec des banderoles flanquées du fameux « Happy 50 » qui viennent s’ajouter aux apéros de Noël, aux crémaillères, aux premiers mariages de nos enfants.

Je pourrais décider de vivre, tout simplement. Sauf que mon affaire ne s’arrête pas là. Si je m’endors tôt après le travail, ou tard après une soirée, chaque matin à 5 heures je reprends mon enquête. Les NOK continuent de m’envoyer des messages. Depuis l’épisode foireux d’Indiegogo et le fiasco de notre enquête privée, je n’ai plus de nouvelles de Sarah. Danica, Naren et Pradham, eux, ne m’ont jamais laissé tomber. En outre, chaque semaine,

je continue de recevoir le rapport de l'ATSB, l'Australian Transport Safety Bureau, qui coordonne les recherches en mer. Les rapports se succèdent, ils ne trouvent rien. L'opération coûte si cher qu'ils profitent de l'occasion pour cartographier ces cent vingt mille kilomètres de l'océan Indien sud et ses nombreux reliefs. La zone de recherche n'est clairement pas la bonne. Sur la page de Voice370, des hommages sont postés. De notre côté, sur la page MH370France, le nombre de signatures destinées à appuyer la pétition augmente.

En rentrant, j'ai toujours peur. Peur que ça recommence. Les SMS bizarres, les gens dotés d'infos si importantes qu'ils doivent me voir dans la journée. Les rendez-vous avec des codes.

Je veux une vie normale, et c'est impossible.

Une nuit, je découvre un autre mail.

> Monsieur Wattrelos, j'ai des infos qui me disent que l'Australie sait parfaitement que la zone de recherche n'est pas la bonne. Je possède ces informations par une personne de l'ambassade *[sic, quelle ambassade, je ne le saurai jamais]*. Je suis prêt à vous les donner, seulement si vous venez à Canberra.

Je lui réponds que je ne peux pas me rendre en Australie d'un coup de jet privé. Il ne comprend pas mon ironie. Voilà un type qui me donne rendez-vous à seize mille kilomètres de Paris, sans preuve, sur la base de rien. Je lui demande de m'envoyer les documents à une adresse différente. Rien. Pense-t-il sincèrement que je vais me déplacer pour boire les paroles d'un inconnu ? Je suis néanmoins curieux. Je lui demande s'il peut déposer ses documents ailleurs, dans un autre pays plus proche de l'Europe. Banco ! Il a un correspondant en Espagne. Voilà qui est mieux. On avance. Il m'envoie deux numéros de téléphone. J'appelle l'un, puis l'autre. Je tombe sur des répondeurs de bureau en anglais. Dans la semaine, je crois que j'ai appelé au moins vingt fois ces numéros. Jamais personne n'a répondu. J'ai ensuite relancé mon interlocuteur deux fois par mail, en vain.

J'essaie d'oublier, mais les messages continuent. Je recroise un jour monsieur B., celui qui me parlait des Awacs américains la semaine suivant la disparition du vol.

— Le vol MH370 a été descendu par les Américains. Il y avait à bord des ingénieurs. Ils avaient des secrets concernant des technologies de pointe qui ne devaient surtout pas se retrouver dans les mains des Chinois. […] Je fais

du business avec les autorités qatari et lorsque j'ai évoqué ton histoire, ils m'ont confié cela. Mes sources sont sûres.

J'ai confiance en ce gars, il m'a rendu un sacré service lorsque je vivais en Chine, ce n'est pas un inconnu. C'est troublant, mais, là, concrètement, que puis-je faire d'une information pareille ?

Un peu plus tard, je reçois un appel en provenance du Koweït.

— Monsieur Wattrelos, j'ai peu de temps. Je dois vous dire, on est très peu à avoir cette information. Nous sommes peut-être trois ou quatre personnes dans le monde à la détenir. Il faut que je vous la fasse parvenir.

— Très bien, j'ai besoin d'en savoir un peu plus avant de vous faire confiance. Donnez-moi une petite preuve, ensuite on trouvera un moyen de se voir. Envoyez-moi un mail et je vous recontacte.

Ce monsieur, basé dans la ville de Koweït, légèrement en tachycardie lorsqu'il m'a appelé, a pris soin de noter consciencieusement mon adresse. J'ai même dû l'épeler trois fois. Pourtant je n'ai jamais reçu le moindre début de mail de sa part. J'ai bien sûr tenté de le rappeler. Quelqu'un a fini par décrocher. La personne parlait en arabe.

Je ne parle pas l'arabe.

On ne se comprenait pas.

J'ai raccroché.

Je décide de raccrocher avec tous ces pseudo-informateurs.

« De nombreux espions sont des écrivains contrariés. D'où l'emploi de métaphores étudiées pour nous déconseiller d'aller plus loin et nous faire comprendre, au final, qu'"il s'agit d'une affaire hautement sensible, d'une grande complexité", et qu'"il est préférable de laisser le temps faire son œuvre plutôt que de chercher à l'accélérer, avec tous les risques que cela induit". Dans l'univers technologique qui est le nôtre, et particulièrement celui de l'armée américaine, il est surprenant qu'un gros-porteur de soixante-trois mètres de longueur ait pu littéralement s'évanouir. Comme est surprenant le mépris pour des familles particulièrement maltraitées… Alors qu'on le connaît si actif dans les affaires d'otages, on comprend mal que François Hollande n'ait pas pris le temps de recevoir le mari et père des victimes françaises qui ne sont, à ce jour, que portées disparues », écrit Marc Dugain dans son enquête parue le 18 décembre 2014 dans l'hebdomadaire *Paris Match*. Voilà trois mois que Marc enquête minutieusement sur cette disparition. Enquête qui l'a mené jusqu'aux

Maldives. Nous nous sommes vus à plusieurs reprises, en prenant soin de laisser nos téléphones à l'écart.

Il m'a dès le départ expliqué que ses contacts anglais du MI6 lui avaient conseillé de ne pas s'occuper de cette histoire.

— Ghyslain, cette histoire de MH370, c'est une sombre affaire. Un peu comme l'assassinat de JFK. La vérité est toujours plus sombre que ce qu'on peut imaginer.

Cet ancien P.-D.G. d'une compagnie aérienne devenu écrivain est tout sauf un espion contrarié. Son enquête, qui n'est pas une théorie, mais sera reprise comme telle par les « complotistes » de nombreux forums liés au MH370, pointe simplement du doigt les nombreuses incohérences de l'enquête officielle. Dugain est allé à la rencontre de ces quelques habitants de la petite ville de Kudahuvadhoo dont les témoignages ont été rapidement mis sous cloche par le ministre malaisien des Transports. Sur cet atoll situé à l'extrême sud de l'archipel, des pêcheurs affirment avoir vu passer un avion devant eux, aux toutes premières heures de cette matinée du 9 mars 2014.

« J'ai vu un avion énorme nous survoler à basse altitude. Il faisait beaucoup de bruit. Il a fait un virage sud-sud-est et a continué à la même altitude. J'ai vu des stries rouges et bleues, sur une couleur blanche », lui diront-ils.

L'île de Diego Garcia, base militaire britannique louée à l'armée américaine, est proche. À près d'un millier de kilomètres de là. Dans ces échelles de mesure aériennes, c'est très peu. L'avion aurait-il été détourné, puis abattu car trop proche d'une base militaire stratégique ? On parle aussi d'un extincteur retrouvé sur l'île de Baarah, située dans la partie nord de l'île des Maldives. Finalement, plus personne n'entendra parler de cet extincteur. « Les numéros de série ne correspondent pas à un extincteur d'avion », m'explique Florence de Changy, journaliste au *Monde*. Concernant l'avion aperçu, « les heures ne collent pas non plus avec les données satellite », ajoute-t-elle.

— Elle a raison, m'explique Gilles Diharce, contrôleur aérien du ministère de la Défense, sérieux, actif sur les forums, avec qui je suis en contact.

Il remue les données dans tous les sens.

— Elle a raison, mais encore faut-il croire, ou se fier, aux données officielles BTO. Ce sont des données transmises par la société Inmarsat. Le

BTO, Burst Timing Offset, détermine l'échange entre le satellite et l'avion. C'est une mesure de durée, et non une distance. La distance est calculée à partir de cette mesure de temps. Elle fournit alors des cercles. Mon problème dans le cas des Maldives, c'est que les cercles ne correspondent pas à une trajectoire vers l'île de Kudahuvadhoo. Ils l'en éloignent, justement.

Je lui demande si les données ont pu être trafiquées.

— Il y a tellement de doutes sur tant de points du dossier, je suis bien incapable de vous répondre, je n'ai pas les compétences pour vérifier des données si techniques.

Gilles a quarante dossiers dans sa sacoche, le triple dans sa bibliothèque. Il écrira un brillant bouquin intitulé *Le Mystère du vol MH370 : autopsie d'une disparition.*

Gilles fait partie des pragmatiques, scientifiques de l'ombre archidoués. Il pèse et soupèse chacune de ses théories.

— Je suis sans certitude, je vais forcément confronter les hypothèses, me dit-il.

Du côté des journalistes, à coups d'articles interposés, ça s'écharpe parfois un peu. Personne n'a de certitude. Ils ne sont pas tous d'accord. Mais ce tout petit monde de confiance m'est précieux. Un ou deux experts, deux journalistes. Loin des médiums et des faux James Bond, j'ai l'impression qu'enfin des gens sérieux veillent. Chacun à sa manière et avec ses compétences, ils veillent sur mon histoire.

J'aime ça.

Florence de Changy est correspondante pour *LeMonde*, France Info, RFI. Basée à Hong Kong, elle m'a contacté par le biais d'amis communs à Pékin. Lorsqu'elle m'a écrit pour la première fois, je l'ai reçue un peu froidement. Mais, rapidement, j'ai constaté que Florence est vraiment accrochée à l'affaire. Elle a vécu en Malaisie, elle connaît parfaitement le contexte. Sur cette histoire, Florence écrira un livre en 2016, intitulé *Le vol MH370 n'a pas disparu*, qui, sur les douze ouvrages concernant cette affaire, reste, à mon avis, le seul qui pose les vrais problèmes et contradictions de ce « mystère ».

Elle est persuadée de l'omerta et de l'implication de certains États. Peu de gens ont creusé autant cette affaire qu'elle. Nous sommes sur la même longueur d'onde. Depuis, nous organisons une « conf call » par semaine via Signal, une sorte de Skype brouillé. Nous échangeons des mails par

Protonmail, la dernière messagerie cryptée suisse, et nous nous envoyons des SMS via Telegram.

J’ai tous les outils du parfait barbouze, et enfin une personne de confiance avec qui échanger régulièrement.

29 janvier 2015

Chaque matin, jusqu'ici, le temps passait relativement vite. Un message de Hong Kong, un autre de Pékin, un dernier de Kuala Lumpur. Des mots groupés de NOK sur la situation, les étapes de l'enquête, celle-là même qui n'avance toujours pas. Les recherches continuent. Pouvoir en discuter, participer à un échange de mails, même si l'on est douze. Dans mon allée, un bruit de moteur. Mes voisins partent travailler, je devrais peut-être y aller, moi aussi. Mon portable sonne.

— Monsieur Wattrelos ? Bonjour, ici le centre de crise de la Malaysia Airlines. S'il vous plaît, allumez la télévision sur CNN. Le gouvernement malaisien va faire une annonce d'ici une demi-heure.

Je ne me souviens plus très bien de la chronologie des événements de ce matin-là. Je sais que j'ai oublié d'aller travailler. Je crois que j'ai dévalé l'escalier, manqué de me casser la figure, allumé la télévision, pour me retrouver de nouveau prostré sur mon canapé en attendant le point du directeur de l'aviation civile malaisienne, Azharuddin Abdul Rahman.

« La mission de recherche et de sauvetage regroupe cent soixante appareils actifs, dont soixante-cinq aéronefs, quatre-vingt-quinze navires dotés de plusieurs experts issus de vingt-cinq pays. […] Nous avons examiné chaque piste, chaque donnée. Malgré tous ces efforts entrepris au cours des trois cent vingt-sept derniers jours (soit au 28 janvier 2015), la recherche n'a pas encore permis de localiser l'avion disparu. […] Sur la base de données (en particulier Inmarsat), nous avons conclu que l'avion avait épuisé son carburant dans une zone définie au sud de l'océan Indien, et qu'il se trouve au fond de l'océan. C'est un endroit très éloigné. C'est aussi une zone où les conditions en mer sont défavorables, avec des profondeurs qui peuvent atteindre plus de six mille mètres. […] C'est avec un cœur très lourd et avec un profond chagrin que nous déclarons

officiellement, au nom du gouvernement de la Malaisie, que le vol MH370 de la Malaysia Airlines a été victime d'un accident. »

Un point d'un peu plus de dix-sept minutes, sans la présence des familles, sans grabuge, sans contradicteur. J'apprendrais un peu plus tard que les autorités malaisiennes avaient initialement prévu de faire leur annonce lors d'une conférence de presse. Mais lorsque les organisateurs ont aperçu autant de familles en colère dans la salle, ils ont préféré annuler, préférant un discours à huis clos, retransmis sur les chaînes du monde entier.

Cette annonce ouvre néanmoins une porte administrative pour les familles les plus démunies : celle de pouvoir engager les démarches afin d'accéder à l'ouverture d'une compensation financière. Des barèmes existent, mais les négociations d'indemnisation demeureront assez confidentielles. Il y a des « forfaits » en cas de perte d'un proche dans un « accident » d'avion. Chaque perte est différente. Celle du conjoint ne donne pas le droit aux mêmes indemnités que celle d'un enfant. À cela s'ajoutent des préjudices. Préjudice émotionnel, préjudice économique. Il faut évaluer, ça prend du temps, les jurisprudences ne sont pas toutes les mêmes. Ça dépend de la compagnie, du pays, de l'endroit où la plainte a été déposée, parfois même du territoire dans lequel a été acheté le billet. Pour ces familles, les autorités malaisiennes vont pouvoir commencer à émettre des certificats de décès.

L'intérêt de déclarer le MH370 victime d'un « accident » est aussi de pouvoir se référer à la convention de Chicago sur les accidents et incidents d'avion. Elle établit des sommes forfaitaires par siège, qu'il faut ensuite essayer de répartir entre les ayants droit. Je ne saurai jamais exactement combien de familles ont refusé cette transaction, mais je sais qu'elles sont nombreuses.

D'autres, tout en considérant que cette annonce, faite sans la moindre preuve ni le moindre débris, est sidérante et irrespectueuse, finiront par signer malgré tout. Épuisés, sans ressources, englués dans des remboursements de prêts contractés par leurs disparus, ils signent. Ils veulent oublier, en finir, ne plus avoir à ouvrir le mail de 16 heures de la Malaysia Airlines, ne plus recevoir de coups de fil de leur centre de crise, ni même en parler à un psy. Tourner la page. Refaire sa vie. Je ne juge pas. Je crois même que, quelque part, je les comprends un peu. C'est un des processus importants pour « faire son deuil ».

Néanmoins, que le terme « accident » soit tout à coup utilisé officiellement me met en colère. Voilà des mois que je me bats pour démontrer l'inverse, il s'agit de tout sauf d'un accident ! Il n'y a aucune preuve qui va dans ce sens.

J'en suis à mon quatrième café. Mes amis m'appellent, toujours là pour me réconforter. Alors qu'un nouveau rapport doit sortir dans quelques jours, je reste sidéré par cette annonce. Je l'interprète comme une ruse juridique de la part de la compagnie et surtout un moyen d'en finir une fois pour toutes. Lorsque je découvre le mail que le Quai d'Orsay vient de m'adresser, je comprends que je n'ai peut-être pas tout à fait tort.

Déjà, le message est rédigé en anglais. Non que je sois contre une France bilingue, mais venant de « mon » ministère des Affaires étrangères, ça aurait tout de même été plus classe de s'adresser à moi en français. Ça sent le copié-collé. On m'explique que la déclaration du chef de l'aviation civile malaisienne m'ouvre le droit de faire établir les certificats de décès de Laurence, Ambre et Hadrien. Et d'engager la procédure de compensations.

J'ai maintenant besoin d'une vraie trêve. Je prends une semaine de vacances avec Alexandre. En plein mois de février, nous partons au Portugal pour nous aérer au nord de Lisbonne, où nous pourrons passer des heures à respirer les embruns du parcours de golf au bord de la mer. Depuis un an, j'ai imposé pas mal d'absences à mes collaborateurs, mais personne ne me fait de remarques.

Je bosse, j'exécute mes missions.

Mais ce n'est pas si simple. Car pour mener cette enquête, j'ai voyagé à Kuala Lumpur, Hong Kong, Pékin, Singapour, Londres, j'ai fait près de trente mille kilomètres. Sur mon bureau, j'ai accumulé plus de deux mètres de dossiers. Ils ne sont d'ailleurs pas très bien rangés. Je devrais vraiment les trier, ces dossiers. J'ai vu des gars improbables. J'ai parlé aux médias, à tous les médias. Je me suis fait insulter. On m'a encouragé aussi, beaucoup.

L'hôtel où nous sommes est assez vide, le golf aussi, mais ça nous fait du bien, on a le temps de réfléchir. Je ne regarde plus mes mails, je ne réponds plus aux SMS, ça ne m'était pas arrivé depuis si longtemps. Nous partageons la même chambre. On se sent moins seuls, tellement proches, j'arrive même très bien à m'accommoder des vêtements jetés en vrac partout autour du lit d'Alexandre.

La nuit, je pense toujours à Laurence, à Hadrien et à Ambre. Le soir venu, je leur raconte notre journée, toujours par SMS. Un rituel.

Il me suffit ensuite de fermer les yeux et je les vois. Tout près, devant moi. J'arrive à sentir leur odeur. C'est vaporeux, de simples effluves, mais j'y arrive. J'ai toujours dans ma valise une écharpe d'Ambre, une autre qui appartenait à Laurence. J'ai pris soin de garder leurs flacons de parfum. De temps en temps, je « reparfume » ces écharpes, que je porte volontiers.

Il y a dans toute histoire tragique, sinon des étapes, du moins des dates un peu plus prégnantes que d'autres. Avec trois disparus, ces dates reviennent si souvent… chaque mois. Trois dates d'anniversaire, trois dates de fête, une date de rencontre, une date de mariage, Noël, le Nouvel An, le dernier jour passé avec eux. Et à présent, la date de leur disparition…

Je me réveille essoufflé, m'agrippe au matelas en me tenant très droit. Nous sommes le 12 février. J'attrape mon ordinateur.

> Mon cher Hadrien,
> Tu as dix-huit ans aujourd'hui. Cela devait être une fête et un tournant pour toi.
> Aujourd'hui, je ne sais pas où tu es […].
> Il y a un an exactement, nous fêtions ton anniversaire à Pékin tous les cinq.
> C'est la dernière fois que je t'ai vu avec ta sœur et ta maman.
> C'est un cri de douleur et d'amour que je veux que tu entendes en ce 12 février.
> Tu m'as donné dix-sept ans de toi et les mots qui me viennent sont bonheur, joie, attention, sensibilité, partage. Être père me semble si facile avec toi.
> Quelle chance j'ai d'être ton papa.
> Tu laisses maintenant un vide énorme et pas seulement pour moi.
> Tu me manques à chaque instant, je t'aime.

Je consigne en secret ce mot d'anniversaire noté sur une page de mon ordinateur, avant de décider de le partager sur les réseaux sociaux.

La date du 8 mars approche. Un an déjà. Il n'est plus question de se taire. J'aimerais organiser un événement pour l'occasion afin d'interpeller les pouvoirs publics, et surtout le président François Hollande qui ne s'est toujours pas décidé à nous recevoir. C'est l'occasion de nous mobiliser.

J'appelle ma sœur. C'est la seule qui peut m'aider à mettre en place ce projet. Elle m'écoute.

— Si on organisait une marche, pour porter ensuite notre pétition à l'Élysée ? me dit-elle.

— Bonne idée. On en parle à mon retour.

J'imagine déjà une grande marche pour interpeller les pouvoirs publics dans les rues de Paris. La pétition à l'intention du président de la République lancée sur notre site MH370France pour « réclamer la vérité » a

recueilli 18 636 signatures. Le scénario malaisien veut clairement clore le chapitre, la France ne bouge pas, c’est à nous de faire du bruit.

De ce projet de marche silencieuse, seule Anne-Sophie est dans la confidence. Elle prépare un communiqué.

> Le comité de soutien organise une marche silencieuse ce dimanche 8 mars à 10 heures afin de réitérer notre demande légitime de vérité et de remettre au président de la République française la pétition signée déjà par 18 636 personnes pour réclamer que la lumière soit faite sur la disparition de l’avion et de ses deux cent trente-neuf passagers.

De retour du Portugal, je viens à peine de poser ma valise dans l’entrée. J’ai mille choses à faire, je m’apprête à rappeler Anne-Sophie. Je sais qu’elle a déjà commencé à organiser la marche, à prévenir nos proches, à confectionner des banderoles, à établir la *mailing list*… Le temps presse, le samedi 8 mars, c’est dans moins de trois semaines.

Mon portable vibre. Je décroche.

— Monsieur Wattrelos, bonjour, je suis le secrétaire général du Quai d’Orsay. Je vous propose un rendez-vous avec monsieur François Hollande, le président de la République, le 7 mars.

Nous sommes le 6. L’après-midi est déjà bien entamé.

— Oui, ça fait longtemps que je le sollicite, ce rendez-vous. Il faut nous organiser, prévenir les autres membres de la famille. Le délai me paraît un peu court.

— J’attends votre réponse rapidement, monsieur Wattrelos. Au fait, la marche prévue le 8 mars n’a plus lieu d’être. C’est bien une entrevue avec monsieur Hollande que vous vouliez ?

— Pardon ?

Je décline et je raccroche. Comment ont-ils été au courant de ce projet de marche ? Ont-ils lu nos mails privés ? Le communiqué rédigé n’a même pas encore été publié ni sur les réseaux sociaux, ni sur notre site MH370France.

En résumé : si j’annule la marche, François Hollande me recevra ; si je la maintiens, qui sait, peut-être se libérera-t-il, mais peut-être pas. On n’en sait rien.

Disons-le tout de suite, la manœuvre semble assez évidente. Les raisons, elles, le sont beaucoup moins. Si l’on ne fait pas trop de bruit, sans doute serons-nous reçus rapidement par le président de la République ? Est-ce cela que ça veut dire ? De toute façon, il est trop tard pour annuler, et puis il faut bien que l’on clame haut et fort qu’après un an, cette omerta n’est plus acceptable. Ils n’ont pas le droit de museler notre parole.

La marche ira du Quai d’Orsay à l’Élysée. Lieux hautement sensibles, mais symboliques pour nous. Je préviens le Quai d’Orsay en exprimant le souhait d’être reçu à l’Élysée ce même jour. Ils me demandent au préalable d’obtenir l’autorisation de la préfecture. Je refuse, arguant qu’ils sauront bien mieux que moi expliquer notre démarche aux représentants de notre République.

Le 8 mars 2015 au matin, il fait beau. J’aime ce soleil. Nous mettons nos trois cents écharpes blanches et nos cinquante pancartes dans les voitures.

« Où sont Laurence, Hadrien, Ambre et Yan ? »
« Où est le vol MH370 ? »
« Quatre Français disparus depuis 1 an »
« Pourquoi l’omerta ? »
« Non à l’opacité de l’enquête »
« Une disparition mystérieuse ? Non !! »
« 365 jours sans nouvelles »
« Où sont les 239 passagers ? »
« La France complice du silence »
« Nous voulons la vérité »

Nous n’avons aucune idée du nombre de personnes attendues lors de cette marche, ni de la réception ou non de celles-ci par les autorités. Nous nous installons sur l’esplanade des Invalides, sous les fenêtres du ministère des Affaires étrangères. Rapidement, des centaines de personnes nous rejoignent. Nous n’avons pas prévu assez d’écharpes.

Collègues, amis, anonymes, ils sont tous là pour nous tenir la main. Dans le froid glacial de ce dimanche 8 mars 2015, je les vois au loin porter avec fermeté nos banderoles. Leur soutien n’a jamais failli. Je les compte par dizaines, par centaines. Je repense à la création du site MH370France, au mouvement de solidarité qu’il a engendré. Aux chaleureux messages, aux dons versés. Plus qu’une plateforme de revendications, le site de l’association est rapidement devenu un moyen d’expression pour tous ceux qui souhaitent témoigner de leur solidarité et de leur compassion. Ce drame a ému par-delà bien des frontières, au sens propre comme au figuré. Amis, amis d’amis, cousins éloignés, copains perdus de vue, anciens collègues, voisins, anonymes. Cette marche a fédéré au-delà de toutes mes espérances. Tous ces gens ont donné de leur temps, ils ont pris la peine de réaliser en

famille des petites vidéos, nous ont témoigné à leur manière un énorme élan d'affection.

Tous essayent de me réconforter depuis le début. Grâce à eux je me sens moins seul. Ils me disent que j'ai raison de me battre ; ils me témoignent tout leur amour pour Laurence, Ambre et Hadrien. Jusqu'à ce jour, je n'ai pas pu les voir, les remercier, ni même répondre à leurs nombreux messages. Et aujourd'hui ils sont tous là, pour moi, pour ma famille. Je voudrais les serrer dans mes bras et leur dire merci, vous êtes merveilleux, vous me rendez plus fort, plus combatif. Le président doit faire quelque chose !

Je donne ma première interview à la télévision russe.

Nos marcheurs se mettent en route dans le silence, pétition en main. Avenue des Champs-Élysées, la police ne permet pas à la totalité du cortège de passer. Seule une petite délégation familiale sera reçue à l'Élysée.

François Hollande a des impératifs. Nous sommes le 8 mars, journée de la Femme. À sa place, une flopée de conseillers nous accueille autour d'une grande table. Ils sont à l'écoute, nous assurent du « total soutien du président » sur ce dossier.

C'est à eux que nous remettons la pétition.

En sortant du Palais, pas mécontents d'avoir été finalement reçus à l'Élysée, mais ne sachant évidemment pas si des actions concrètes seront engagées, j'essaie de faire bonne figure, de sourire. À la sortie, des journalistes me tendent leurs micros. Je leur réponds. Je m'efforce d'être positif et d'aller dans le sens de ce qui nous a été dit. Le message sera repris en France par les chaînes info.

— Ils nous ont assuré du soutien de la France. Une fois de plus, on ne croit pas à l'enquête officielle. Ils nous ont expliqué qu'ils feraient tout, tant au niveau judiciaire que diplomatique. Maintenant, nous attendons des actions concrètes.

Que dire d'autre ?

On retrouve nos amis. Ils sont encore là, à nous attendre. Ils ont patienté deux heures devant le barrage de police avec leurs pancartes.

Quelques jours plus tard, je reçois le rapport officiel de la Malaisie, le rapport des « un an ». Un rapport de cinq cent quatre-vingt-six pages que nous avons attendu avec beaucoup d'espoir mais qui ne m'apprend rien. Rapport bourré de détails inutiles, parsemé d'erreurs et qui cherche à nous

montrer qu'une enquête minutieuse a été menée. Rapport qui, finalement, pose encore plus de questions qu'il n'apporte de réponses. Un an après, aucune hypothèse ne peut être écartée, aucune ne peut être privilégiée. Nous ne savons rien de plus qu'au premier jour.

Je continue de scruter l'avancée des recherches qui se poursuivent au sud de l'océan Indien. Entre autres actualités, je lis qu'elles ont permis de découvrir l'épave d'un vieux cargo inconnu du XIX^e^ siècle, suscitant l'excitation des archéologues qui s'emballent à la vue des clichés pris par le robot sous-marin… Mais sur mon avion, rien.

À cette époque, quand je farfouille sur Internet, c'est en ayant en tête quelques angles précis de recherche. Dont celui de mettre la main sur la vidéo de surveillance de l'embarquement ou, tout du moins, de comprendre ce qu'il y a dessus, qui la détient et pourquoi. Un an après, les autorités ne l'ont toujours pas rendue publique. À force de fureter partout, je finis par trouver quelqu'un qui possède une copie pirate. Il est déjà en contact avec certaines familles. Je ne peux dévoiler son identité, cela pourrait le mettre en danger. Nul ne doit savoir comment il a réussi à se procurer cette copie. J'entre en contact avec lui.

— Vous savez, il n'y a aucune preuve de quoi que ce soit sur cette vidéo, me prévient-il.

Pour des raisons évidentes, il ne peut pas me l'envoyer par le biais des canaux Internet. Il est en Asie et se dit prêt à me la montrer… si je me décide à prendre un avion. Je crois que j'ai peur de me retrouver en face de ce film. Peur de les voir ? Peur de mes propres émotions ? Je demande à un journaliste basé en Asie de se rapprocher de lui et de visionner la vidéo pour moi, ce qu'il accepte de faire.

Cette vidéo montre clairement une procédure de contrôle sécuritaire laxiste. Une personne passe avec une bouteille pleine, un employé de la Malaysia Airlines s'avance sous le portique avec un sac plastique dans la main, le portique bipe, personne ne l'arrête. À la fin de l'embarquement, un individu ressort…

Cette CCTV, *closed-circuit television* en anglais ou système de surveillance en circuit fermé en français, se retrouvera finalement un jour dans mon salon, à la faveur d'un reportage de France 2. Des journalistes d'« Envoyé spécial » venus m'interviewer l'ont récupérée. Ils l'ont sur leur ordinateur portable.

Sur cette vidéo, Laurence, Ambre, Hadrien et Yan marchent tranquillement. Ils semblent heureux. Je reconnais leur démarche. C'est indescriptible, ce sont d'infimes détails que je suis le seul à pouvoir percevoir. Je crois entendre la plaisanterie d'Hadrien et le rire d'Ambre. Leurs sacs en bandoulière, leurs vêtements, leur manière d'avancer, ce pas nonchalant d'Hadrien et celui, plus dynamique, de Laurence qui protège sa tribu. Je reconnais tout. Après la mémoire olfactive, je découvre l'impitoyable pouvoir de la mémoire gestuelle. La vidéo est silencieuse, mais j'entends le bruit de leur pas.

C'est étrange, le bruit d'un pas. Avant même de connaître l'intimité d'une personne, le cerveau enregistre le bruit de son pas. Il s'inscrit à tout jamais. Ainsi, une personne peut désormais arriver derrière nous sans prévenir, nous saurons que c'est elle, avant même qu'elle se présente à nous. Dans une famille, le bruit du pas s'ajoute parfois à celui d'une clé tournée dans la porte d'entrée. Chacun a sa manière de tourner la clé, chacun ouvre la porte différemment. Avant même le premier clic dans la serrure, on sait qui se trouve derrière la porte.

Cette vidéo me faisait si peur. Finalement, je suis content de l'avoir vue. J'ai vu Hadrien prendre soin de sa petite sœur. Je les ai vus rire ensemble avant l'embarquement. J'ai aimé voir ça.

J'ai la tête dans cette enquête. Je jongle avec mes missions au boulot, ça devient compliqué. Peut-être devrais-je démissionner ? J'y pense. Parce que j'ai quand même l'impression de ne faire bien ni l'une ni l'autre. Quand je suis à Londres pour le boulot, le juge ou l'avocat veulent me voir. Quand je vais en Asie pour l'enquête, il se passe toujours quelque chose d'important au boulot… Pour compenser, je travaille deux fois plus, pour autant ai-je vraiment la tête à ce que je fais ? Je m'épuise.

Pour les vacances, j'ai décidé de me rendre aux États-Unis. Alexandre vient de décrocher un stage d'été à San Francisco, c'est l'occasion de passer du temps ensemble. J'en parle à un de mes informateurs de confiance, devenu un ami depuis. Sa réponse me laisse sans voix.

« Je te conseille de ne pas aller aux États-Unis. Ils savent qui tu es. Ils savent que tu t'intéresses de près à cette enquête. Ghyslain, tout est possible. La CIA, ce sont des tarés, ils peuvent fourrer de la drogue dans tes bagages, mettre des images pédophiles dans ton ordinateur. »

Bizarrement, une autre personne proche du pouvoir politique me dira exactement la même chose deux semaines plus tard.

Je pars. J’ai besoin de rejoindre mon fils. Je préviens quand même le Quai d’Orsay.

San Francisco, mercredi 29 juillet 2015

> Un débris d’avion dont la provenance reste mystérieuse a été retrouvé mercredi sur la plage de Saint-André-de-La-Réunion, à l’est de l’île, a-t-on appris de source proche des enquêteurs chargés d’en déterminer l’origine. Long de deux mètres, le débris, qui semble être un morceau d’aile, a été retrouvé par les salariés d’une association chargée du nettoyage du rivage. « Il était rempli de coquillages, on dirait qu’il est resté longtemps dans l’eau », ont ensuite déclaré des témoins. Confiée à la Brigade de la gendarmerie des transports aériens (BGTA), une enquête a été ouverte pour déterminer la provenance du morceau d’avion. Aucune piste n’est privilégiée pour le moment.

C’est un journaliste avec qui je suis en contact depuis peu qui m’apprend la nouvelle. Il vient de me transmettre ce lien, qui renvoie vers l’une des toutes premières dépêches AFP relatives à cette trouvaille.

Il fait frais ce matin de juillet à San Francisco. Le fog a envahi la baie comme souvent en juillet, seuls quelques gratte-ciel dépassent de ce brouillard, la vue est superbe depuis Diamonds Heights où j’ai loué un petit Airbnb. Je me suis levé tôt pour repérer sur Internet les meilleurs spots à visiter, les restaurants à tester. J’ai aussi envie de m’essayer au surf, la mythique plage de Half Moon Bay n’est qu’à une demi-heure, l’idéal. Mon fils est en stage depuis presque trois semaines dans cette ville de Californie. En m’envolant pour le rejoindre, j’avais décidé, pour la première fois depuis longtemps, de profiter de la vie. De me tenir loin de l’enquête, loin de tous ces rendez-vous inutiles, loin des fausses annonces tonitruantes, loin des dépêches AFP…

Il est près de 20 heures en France, presque 11 heures du matin à San Francisco. J’essaie de lire correctement l’article, de comprendre les faits, tandis que mon téléphone n’arrête pas de sonner, de vibrer, de clignoter. Je ne réponds pas, je dois déjà sortir de cette étrange torpeur qui vient de s’emparer à nouveau de mon cerveau. J’allume la radio. Ici, personne n’en parle. Seuls quelques officiels américains ont visiblement accepté de s’exprimer auprès de l’agence AP, l’Associated Press. Lesquels ? Je ne sais pas. La dépêche ne le précise pas.

Selon France 2, « le débris retrouvé correspond à celui d'un Boeing 777, même type d'avion que le MH370 disparu en plein vol dans la nuit du 7 au 8 mars 2014 ».

Je me connecte sur le site de la chaîne pour regarder le direct du journal télévisé qui vient de démarrer il y a quelques minutes à peine. Je tombe sur un reportage consacré aux migrants de Calais. Je zappe et tape « MH370 » sur Google, clique sur l'onglet « actualités ». Je pense à Alexandre, occupé par son premier stage. À l'aube d'une vie dans le monde du travail, réussir cette première expérience professionnelle est pour lui plus important que tout. Je décide de ne pas le déranger, d'attendre sa pause déjeuner pour lui parler. J'ai des appels en absence, beaucoup de journalistes, un SMS d'Anne-Sophie, des messages de mes parents, d'amis. Quelques minutes plus tard, c'est au tour du Quai d'Orsay de chercher à me joindre : « Monsieur Wattrelos, on a trouvé un débris. »

Ce même jour, je recevrai un mail de la part de l'ATSB, le Bureau australien de la sécurité des transports, celui qui coordonne les recherches en mer depuis seize mois déjà. Je trouve leur « note confidentielle », destinée aux familles, quelque peu étrange.

« Si ce sont bien des débris du MH370, cela prouve que notre théorie était la bonne. »

Si je regarde les toutes premières déclarations de l'ATSB, les débris auraient dû arriver en premier du côté des plages australiennes, voire indonésiennes, et surtout pas de ce côté de l'océan. Tout pays a le loisir d'être un peu opportuniste par moments. C'est la base même d'une des règles de la diplomatie internationale. Enfin, encore faut-il que l'opération soit réalisée avec finesse… Dans cette histoire, j'ai la sensation que tout le monde y va de ses gros et boueux sabots. J'ai presque envie de sourire tellement c'est gros. Bientôt, l'Australie, qui cherche au mauvais endroit depuis des mois, va peut-être avoir le culot de nous lancer : « On vous l'avait bien dit. »

Que veulent-ils nous faire passer comme message ? Ont-ils peur de conclusions différentes de celles de l'« IG Group » ?

Car à ma connaissance, là où l'Australie cherche, il n'y a rien à trouver. En réalité ils se fondent sur des calculs de courants marins. Le rapport commandé par l'ATSB dans les jours qui ont suivi cette découverte sur l'île de La Réunion provient du CSIRO, l'Organisation australienne pour la

recherche scientifique et industrielle. Il date du 4 août 2015, soit moins d'une semaine après la découverte du débris. Quelle rapidité !

Après la catastrophe de Fukushima, le 11 mars 2011, des débris de bateaux, de voitures, de maisons ont été retrouvés un peu plus tard sur des plages américaines. Évidemment que les débris voyagent ! D'ailleurs, depuis le début, plusieurs océanographes en contact avec les NOK planchent sur le sujet. Ils œuvrent dans l'ombre. Extrêmement prudents et pointus, leurs calculs impliquent des mois de travail. Jusqu'à présent, ils ne livrent leurs débuts de théories qu'à un nombre restreint de scientifiques chargés de les confronter, ainsi qu'à certaines familles et à quelques experts indépendants.

Je découvre la pièce jointe de l'ATSB, une espèce de graphique censé prouver que les courants océaniques ont pu faire dériver un débris à cinq mille kilomètres de la zone de recherche officielle. J'ai surtout le sentiment que l'ATSB tente de se dédouaner un peu vite. La veille, les mêmes personnes étaient en train de nous convaincre qu'il était tout à fait naturel de ne retrouver aucun débris, car depuis tout ce temps ceux-ci avaient forcément coulé au fond de l'océan…

Ne pas s'énerver. Je décide de rester prudent à mon tour.

Alors même qu'aucune expertise technique n'a encore pu être réalisée, en à peine quarante-huit heures les informations fusent, comme les déclarations. Après L'ATSB, place à la Malaisie. Liow Tiong Lai, le ministre malaisien des Transports, s'exprime assez vite, affirmant qu'une équipe d'enquête est en route. J'ai l'impression d'assister à une course politique, c'est à qui aura la primeur de l'information. L'improbable découverte d'un « flaperon » à La Réunion, en plein cœur d'un département français ! Ça semble agacer les pays officiellement en charge des recherches en mer. D'autant que ces dernières s'effectuent sans succès depuis des mois à plusieurs milliers de kilomètres de là.

Je prends le temps de répondre à la cellule de crise du Quai d'Orsay.

— S'il s'avère que ce débris appartient effectivement au MH370, j'en serai évidemment dévasté, car cela prouvera qu'il y a bien eu un crash et qu'il n'y a plus aucun espoir. Cette découverte est une nouvelle extrêmement douloureuse pour mon fils et moi-même. Mais c'est une bonne nouvelle que ce débris ait été retrouvé en France. Merci de ne pas le donner à la Malaisie ou aux USA. Gardons-le en France, faisons-le parler et mobilisez-vous pour la vérité.

— Monsieur Wattrelos, comme vous le savez, le juge d'instruction du pôle antiterroriste de Paris, Alain Gaudino, est chargé de l'enquête.

Avec notre plainte, et maintenant ce débris, la France devrait enfin avoir son mot à dire.

Dans ces conditions, les vacances à San Francisco ne se déroulent pas tout à fait comme prévu. Le cœur n'y est plus. J'avais envisagé des sorties dans les meilleurs restaurants de Ferry Building, je voulais régaler mon grand fils. L'aimer, le lui dire, le lui montrer. L'entourer, nous marrer après sa sortie du bureau, l'emmener sur le Golden Gate Bridge, vivre, discuter de ces derniers mois, faire le point face à l'Ocean Beach. Nous parler. Parler de son avenir, le rassurer, lui transmettre une confiance invincible, lui donner peut-être quelques armes à mettre de côté pour affronter les moments difficiles. L'encourager. Ces vacances ne sont plus tout à fait les mêmes, elles prennent une tournure un peu différente, parce qu'au lieu de regarder complètement mon fils, je regarde aussi la photo de ce morceau de flaperon qui circule sur Internet. Je clique sur les images, je zoome. En plein milieu des rues de San Francisco, je clique sur les forums de MHistes, j'accepte de courtes interviews par téléphone de la part de médias français. Je n'ai plus vraiment envie d'aller au restaurant, ni de courir le matin, ni même de pédaler dans les ruelles vallonnées de San Francisco. Je ne me mettrai pas au surf cette année.

Quand je rentre à Paris, non seulement je ne me suis pas reposé, mais je suis terrassé. Si ce morceau provient vraiment de leur avion, alors ça veut dire qu'ils sont tous morts.

Mis sous scellés dans un caisson hermétique, le débris a été transféré à Balma, ville fleurie située à une vingtaine de kilomètres de Toulouse. C'est la DGA, la direction générale de l'Armement-Techniques aéronautiques, qui a pris les choses en main. Des expertises sont prévues en présence du juge d'instruction et de plusieurs représentants malaisiens, chinois, australiens, anglais, singapouriens et américains, qui se sont tous empressés de s'inviter auprès du juge. Il y a également une petite délégation de l'avionneur Boeing, conviée pour l'occasion. C'est encore une obligation de l'annexe 13 de l'OACI dont la France est signataire. Elle se devait de la respecter. La Malaisie étant responsable de l'enquête de sécurité, il est normal qu'elle soit présente. Quant à Boeing, il y a toujours un représentant accrédité du constructeur de la marque ainsi que du NTSB américain (le

Conseil national de la sécurité des transports). Il représente l'autorité de régulation, celui qui délivre le certificat de navigabilité du 777. La procédure l'invite à être présent.

Ce n'est pas le cas des proches. Aucune famille, aucune partie civile n'a été autorisée à assister à cette étrange expertise. Nous avons beau nous manifester, notre présence n'est pas souhaitée. Ma belle-sœur Pascale est furieuse.

Pour comprendre cette mise à l'écart, j'appelle des gens du BEA. Pas de réponse. J'envoie un mail et là ils me répondent qu'ils « ne sont en charge de rien ». Je n'ai aucune information sur leur implication. Je ne comprends plus qui fait quoi, qui annonce quoi, dans quel sens, et surtout qui croire. Alors que la pièce est analysée en France, c'est le Premier ministre malaisien, Najib Razak, qui s'exprime en premier. Prenant tout le monde de court, il confirme dans la nuit les résultats préliminaires.

« Le débris d'avion trouvé à La Réunion provient bien du vol MH370. Aujourd'hui, cinq cent quinze jours après la disparition de l'avion, c'est le cœur lourd que je dois vous annoncer qu'une équipe internationale d'experts a conclu que le débris trouvé sur l'île de La Réunion provient bien du vol MH370. »

Le juge Alain Gaudino et son expert, François Grangier, sont furieux. Ils ne sont pas arrivés à ces conclusions pour l'instant. La Malaisie va trop vite, une fois de plus.

Le lendemain, Serge Mackowiak, le procureur adjoint de Paris, emboîtera le pas de la Malaisie à l'occasion d'une conférence de presse.

« Au vu des constatations effectuées par l'expert, nous pouvons dire aujourd'hui qu'il y a de très fortes présomptions pour que le flaperon appartienne au Boeing 777 du vol MH370 […]. »

Quand on a perdu trois proches, on ne peut pas accepter des mots comme « forte présomption ». C'est insupportable.

Le juge, qui nous recevra le surlendemain, nous expliquera le « pourquoi » des mots utilisés. Il se trouve que la société EADS Casa, filiale d'Airbus en Espagne, fabricante du flaperon, est fermée pour les vacances. L'expertise est en attente.

Un mois plus tard, le procureur de Paris François Molins s'exprime par le biais d'un communiqué :

« Il est aujourd'hui possible d'affirmer, avec certitude, que le flaperon découvert à La Réunion le 29 juillet 2015 correspond à celui du vol

MH370. Des expertises sur ce flaperon ont permis de relever trois numéros à l'intérieur. Une commission rogatoire en Espagne, où sont fabriquées les pièces portant ces références de fabrication, a permis d'associer formellement l'un des trois numéros relevés à l'intérieur du flaperon au numéro de série du Boeing 777 du vol MH370 […]. »

La preuve infaillible, selon le procureur Molins, est en fait un bout de papier sur lequel, en face d'un des numéros trouvés sur le flaperon, est écrit à la main un numéro de commande de Boeing pour la Malaysia Airlines. Je n'imaginais pas que la traçabilité des pièces de nos avions était faite à partir de bouts de papier écrits à la main !

Je trouve cette preuve bien légère. On ne retrouve la trace que d'un seul numéro de série sur trois. D'autre part, les Malaisiens ont apporté la preuve qu'une réparation avait eu lieu sur ce flaperon d'origine du MH370 du Boeing 77-200ER de la Malaysia Airlines. Or la trace de cette réparation n'a pas été retrouvée sur le débris. De plus, la plaque d'identification du flaperon s'est bizarrement décollée. Elle aurait pourtant constitué une preuve irréfutable.

Malgré tout, cet épisode marque pour moi la fin de tout espoir. Cette fois, c'est sûr, ils ne reviendront plus.

Quelles que soient les preuves à venir, j'entends qu'il y a eu un crash, sans survivant. Maintenant, je le crois. Je sombre tout à coup dans un profond désarroi.

Kuala Lumpur, décembre 2015

Le juge Gaudino a enfin obtenu l'autorisation de voyager en Malaisie avec son équipe d'experts afin de rencontrer les enquêteurs officiels. Cela n'a pas été sans mal.

L'idée de cette visite avait été lancée par le juge Dandoy en septembre 2014 lors de sa première réquisition internationale adressée à la Malaisie. Les Malaisiens n'avaient alors pas montré beaucoup d'intérêt ni d'empressement pour accueillir un juge français. Mais avec ce débris retrouvé en juillet 2015, tout est bouleversé. Le flaperon échoué sur le sol français a changé la donne. La Malaisie réclame désormais une coopération pleine et entière de la France. Le juge Gaudino en profite habilement pour planifier une visite à Kuala Lumpur dès le mois d'octobre. Mais le garde des Sceaux refuse de signer l'accord de déplacement. Les déplacements des magistrats à l'étranger sont très encadrés, il faut au préalable obtenir l'accord de leur ministère. Moi qui pensais que la justice en France était totalement indépendante du pouvoir politique…

Finalement, le juge Gaudino s'arrange pour renvoyer une réquisition. Son voyage est validé. Cinq jours avant Noël, son équipe débarque à Kuala Lumpur. Reçus par l'ensemble des intervenants malaisiens qui coordonnent l'enquête, ils rentrent à Paris avec une valise de documents, enchantés de cette nouvelle coopération malaisienne. À un « détail » près… Dans la valise, il manque les données brutes Inmarsat. La Malaisie affirme ne pas les posséder. Il manque également les documents relatifs au radar militaire, celui qui aurait détecté l'avion le 8 mars 2014 au soir. Motif ? Ces informations sont confidentielles.

C'était pourtant les deux seuls éléments essentiels que j'avais demandé au juge Gaudino de rapporter.

Février 2016

« Décès. Date : 8 mars 2014. Heure : 1 h 30 du matin. Lieu : océan Indien. »

Je viens de recevoir par courrier les certificats de décès de Laurence, Hadrien et Ambre. Je déplie les feuilles de papier. Je les ouvre doucement. La date et l'heure du décès sont redoutablement précises.

Je m'en étonne.

Lieu du décès : océan Indien. C'est peu commun. Le lieu des décès est donc vaste de soixante-quinze millions de kilomètres carrés. Soit près de vingt pour cent de la surface du globe.

L'heure correspond grosso modo, à dix minutes près, au tout dernier échange du MH370 avec la tour de contrôle de Kuala Lumpur. « *Good night Malaysia 370.* » La dernière communication radio a été enregistrée à 1 h 19.

Je peine à avaler ma salive, ma gorge est serrée. Ça me fait physiquement mal. Quelle preuve ont-ils du décès, de la date et, plus encore, du lieu ?

Je décide de m'engager dans un véritable combat.

Qui se souviendra de ces deux cent trente-neuf personnes disparues « dans l'océan Indien » si même moi, qui ai perdu trois membres de ma famille, j'accepte l'impossible ? Si je m'incline et me range à leurs conclusions ? Si celui qu'on voit depuis des mois dans les médias, en colère et combatif, courbe le dos et passe à autre chose ? Qui sera là alors pour continuer à hurler qu'un avion, le 8 mars 2014, s'est volatilisé ? Et pour rappeler que, non, ça n'est pas possible qu'un avion de cette taille, doté de toutes ces foutues technologies à bord, puisse disparaître aussi facilement.

— Bonjour, j'aimerais connaître les modalités pour avoir une concession dans un cimetière à Paris.

— Oui, pas de problème, je vais vous envoyer un formulaire. Votre défunt est-il déjà en chambre funéraire ?

— Il n’y en a pas un, mais trois. Non, personne n’est en chambre funéraire, il n’y a pas de corps. Ils ont disparu. Mais je viens de recevoir les certificats de décès.

— Vous habitez Paris ?

— Non, actuellement je suis en banlieue ouest, mais je vais déménager à Paris.

Jusqu’à présent, sans certificats de décès, je ne pouvais rien faire. Depuis deux ans, tout était bloqué. Je ne pouvais même pas contracter un emprunt pour acheter un appartement ni vendre ma maison. Pour toutes ces choses courantes de la vie, terriblement administratives, il me fallait la signature de ma femme. J’ai dû attendre. Mon livret de famille à présent à jour, j’appelle l’administration. J’aimerais entamer les démarches pour avoir une concession funéraire dans Paris. Je veux un lieu sur lequel me recueillir. Ce n’est pas possible de les imaginer dans la mer, au milieu des rugissants. Je veux qu’un lieu, quelque part, leur soit dédié, un endroit sur la terre ferme. Rien que pour eux.

Je veux aussi un lieu symbolique pour eux. Paris est parfait. Ils adoraient cette ville. Enfin, Paris est plus simple pour permettre à tous leurs amis de venir se recueillir avec facilité. En d’autres termes, je ne veux pas que les plus jeunes aient à prendre le RER pour aller déposer une pensée, un mot, des fleurs. Je voudrais que ce lieu soit accessible à tous.

Je raconte mon histoire à un autre agent de la fonction publique.

— Mais, monsieur, si vous n’habitez pas Paris ce n’est pas possible. Et même si vous emménagez à Paris, cela ne sera de toute façon pas possible puisque vous n’avez pas de corps… Je suis désolé.

J’ai rappelé la mairie de Paris, les services funéraires. J’ai même tenté de faire jouer une ou deux relations. Anne Hidalgo a été élue maire de Paris en 2014, je dois bien trouver quelqu’un qui la connaisse afin d’appuyer mon dossier.

Tout ce que j’obtiendrai, c’est l’éventualité de pouvoir sortir mon carnet de chèques pour la rénovation d’une stèle en friche dans le XVI^{e} arrondissement, en échange de l’autorisation d’y déposer les noms et les photos des trois membres de ma famille.

Je rappelle l’administration, je sens que les agents cherchent dans le même temps mon histoire sur Internet. J’entends les touches de l’ordinateur. J’imagine qu’ils tapent mon nom sur Google. Pour vérifier. Puis ils comprennent, réalisent, sont confus, ils ne peuvent rien faire. Je ne rentre

dans aucune case. Après des heures de discussion et autant de petites musiques d'attente, tout le monde est plombé. Je gâche leur journée, ils gâchent la mienne. Je lâche l'affaire.

Il est urgent pour moi d'arrêter d'appeler l'administration française. Les gens au bout du fil finissent par me reprocher mes demandes. Je n'ai pas de corps, je n'habite pas encore Paris. Qu'est-ce que j'espérais ?

Je n'ai jamais pu obtenir les autorisations nécessaires pour l'obtention d'une stèle dans Paris dédiée à ma famille.

Mars 2016

Dans mon petit bureau de la porte Dauphine, j'empile les dossiers dans de vieux cartons dégotés dans le couloir. Pour la première fois depuis longtemps, j'ai envie de tout jeter. Ne rien garder. Coupure nette, précise. Je redoute l'idée d'un pot de départ qui, je le sens, se trame derrière mon dos. Je confie aux secrétaires les derniers documents confidentiels. Des affaires en cours, des transactions, des négociations.

Il y a un peu plus d'un an, la fusion de ma société avec un autre grand groupe suisse était annoncée. Une histoire de plus à gérer au milieu de « mon histoire ». La moitié des postes comme le mien allait inévitablement être supprimée, le siège était transféré de Paris à Zurich. Il fallait être dans la course, se battre, faire du « lobbying » pour être sur la liste des restants. J'ai essayé d'en faire partie. J'avais les compétences, le bagage, l'expérience. Mais comment conduire normalement une vie professionnelle après un tel cataclysme ? Comment s'y investir à cent pour cent comme « avant » ?

C'est absurde, et peut-être même un peu choquant de se l'avouer, mais je n'ai plus la même « charge de famille ». Après avoir été un mari et le père d'une fratrie de trois enfants, je suis devenu un homme célibataire, père d'un grand fils unique, désormais adulte, bientôt accompli. Je n'ai plus besoin d'une maison, encore moins de ses quatre chambres. Je n'ai plus d'études à payer pour mes enfants. Tout cela, je ne l'avais encore jamais vraiment verbalisé.

Un jour, l'évidence s'est imposée.

Ma vie avait changé.

En décembre 2015, j'ai donc proposé ma démission.

J'aime mon travail. Mais je l'aimais davantage lorsque je rentrais le soir dans cette maison bruyante.

« Dis, tu peux te libérer vendredi soir ? On est invités à dîner chez ce couple super, nos enfants ont le même âge. Tu pourras accompagner Hadrien au rugby samedi ? »

« Papa t'es là, génial ! Je suis invitée cet été chez ma copine à l'île de Ré. Je peux y aller quatre jours ? »

« Au fait j'ai une soirée samedi, je peux dormir chez Hugo ? »

C'est à eux et à ces moments qui me semblent déjà si loin auxquels je pense pendant mon « évaluation ». À cause de cette fusion entre nos deux grosses sociétés, tous les cadres sont « évalués » par des consultants extérieurs. Dont moi.

Non seulement je suis nerveux de devoir passer un entretien après avoir bossé autant ces dernières années, mais, en plus, il est bientôt 16 heures. L'heure du point par mail de la Malaysia Airlines. Je tiens bon. Enfin, je crois.

Tous voient bien que mon histoire avec le MH370 n'est pas terminée.

La veille encore, j'étais sur un plateau télé.

Mon souhait, c'est de repartir en poste à l'étranger. Ça, j'en ai très envie. N'importe où. Je veux quitter Paris.

Je me suis rapidement aperçu que mon nom ne figurait pas sur la liste. Personne ne me voulait dans son équipe. Au fond d'eux-mêmes, ils avaient tous peur que je craque.

Bien sûr, on ne m'a pas complètement laissé tomber. On m'a proposé Zurich. Le même poste qu'à Paris, avec en prime les montagnes enneigées, les randonnées, le lac. La Suisse. Sur le papier, c'était un sacré beau poste.

Durant quelques mois, j'ai essayé. Je faisais des allers et retours. J'avais un bureau à Paris et un autre à Zurich. J'y croyais.

J'ai très vite déchanté. Dans la réalité, je me suis retrouvé isolé au beau milieu des Alpes. J'étais loin de ma famille, loin d'Alexandre, loin de mes amis. Loin de ce qui restait de ma vie. J'ai déménagé si souvent, ça n'aurait pas dû être un problème, mais là je n'avais plus Laurence pour secouer notre vie sociale, plus d'enfant à aller chercher à l'école. Le soir, je me retrouvais seul et, finalement, je ne faisais pas l'effort d'aller vers les autres.

Dans quelques jours, le 1er avril 2016 exactement, je ne ferai plus partie de la boîte. Entre ma démission sur le papier et sa réalité, plus d'un an s'est écoulé. La seule chose qui compte désormais pour moi, c'est le suivi de l'enquête. La recherche de la vérité. Comprendre ce qui est arrivé au vol

MH370 de la Malaysia Airlines, prendre le temps de démarrer un réel processus de deuil et commencer une vie nouvelle. Enfin.

Ce départ fut, sinon heureux, du moins calme et libérateur.

Avril 2016

Voilà deux ans que je songe à organiser une cérémonie en France. Il est temps de faire les choses bien. Dans le langage commun, on parle d'enterrement, d'obsèques, ici on parle d'« encielement ». Disons-le clairement : l'enquête n'est pas terminée, la vérité est encore loin. Mais dans ce sordide désordre, je ne suis qu'un homme qui, pour continuer d'avancer dans l'équilibre, a aussi besoin de dire adieu à sa famille. J'aimerais organiser une messe.

L'idée n'est pas nouvelle. À mon retour de Chine, je me suis tourné vers l'Église catholique. Mon histoire quelque peu loupée avec le curé de Pékin ne pouvait en rester là. Un soir d'avril 2014, je m'étais même décidé à me rendre à l'église où nous avions fait la confirmation d'Alexandre douze ans auparavant, une petite église située sur les bords de Seine. J'avais envie de me renseigner sur mon idée de cérémonie. Je me suis entretenu avec une secrétaire, avant qu'un prêtre accepte de me recevoir.

Il était jeune, ce curé. Vraiment très jeune. Il devait avoir au moins vingt ans de moins que moi. Il m'a invité à m'asseoir dans son bureau. Après lui avoir raconté mon histoire, je l'ai bombardé de questions.

— Donc, d'après ce que je vous ai raconté, est-il possible de faire une cérémonie ?

— Oui, bien sûr.

Il est resté taiseux. Je venais de lui raconter mon histoire, j'avais l'impression qu'une armoire venait de lui tomber dessus. Ça l'a paralysé. Je lui ai posé des questions terribles, pratiques. J'avais besoin de savoir.

— Est-ce qu'il y aura des cercueils ?

— Ah non, pas de corps, pas de cercueils !

Je me suis décomposé. Pourquoi mes disparus ne pouvaient-ils pas bénéficier du même traitement que les autres défunts ?

Le curé semblait chercher ses mots.

— Vous savez, ils sont heureux là où ils sont, monsieur Wattrelos…

Je me suis levé, ai enfilé mon manteau et récupéré ma sacoche. Je ne pouvais pas entendre ça. Il était tard, je devais de toute manière y aller. J'avais quand même envie de lui dire une dernière chose.

— Non, mon père. Ils ne sont pas heureux là où ils sont. Non ! Vous croyez que ma fille et mon fils sont heureux sans leur frère ? Vous pensez que ma femme est heureuse sans son fils ?

Il m'a laissé partir, sans dire un mot de plus.

Sur un coup de tête, j'ai écrit au pape François. Puisque je n'ai pas eu de chance avec les émissaires de l'Église, autant m'adresser directement à son représentant suprême.

La nonciature apostolique en France, représentant le Saint-Siège à Paris, m'a répondu, accusant réception et m'invitant à prendre rendez-vous avec l'évêque de ma région.

Je me suis arrangé pour rencontrer monseigneur Éric Aumonier, alors évêque à Versailles.

Cette fois-ci, l'entretien fut facile, chaleureux.

— Ce que vous vivez est normal. Votre cas me fait penser à celui de personnes qui ont perdu des proches pendant la guerre. Pas de corps, pas de cause du décès. Les questions sont sans fin, le sentiment de vivre au bord d'un abîme et de pouvoir y basculer à tout instant. Votre idée d'organiser une cérémonie me semble tout à fait appropriée et, surtout, nécessaire. Nous pouvons vous aider.

Contre toute attente, c'est le Dr Schmit, le médecin urgentiste et conseiller médical du centre de crise qui m'a suivi après le 8 mars 2014, et que j'ai recroisé à la faveur d'un hasard, qui me conseillera la « bonne personne » à aller voir. Direction la paroisse Saint-Ferdinand, située dans le quartier des Ternes, à Paris. J'ai rendez-vous avec le père Matthieu Rougé, ancien aumônier des parlementaires.

Je suis en avance. Avant de me rendre au presbytère, je fais un tour dans cette église bâtie au début du XX^{e} siècle. Le silence me fait du bien. Je me souviens. Je reconnais l'orgue, les fresques aux murs, la statue de sainte Thérèse de l'Enfant-Jésus. C'était il y a plus de vingt ans, le début de ma vie avec Laurence. Nous avions acheté un appartement à deux pas de là. C'est ici que ma femme et moi avions choisi de nous rendre pour participer aux réunions de préparation au baptême de notre aîné. Je me souviens de

ces rencontres avec d'autres parents. Il y avait ce jeune couple assis sur ce banc, ils avaient eu tant de mal à avoir un enfant. Ils avaient fini par adopter après plusieurs années d'efforts. Ils étaient rayonnants. Seuls les enfants peuvent vous procurer de telles émotions. Je m'en étais rapidement rendu compte après la naissance d'Alex. Les joies que ce premier bébé me procurait étaient sans comparaison avec tout ce que j'avais pu ressentir jusque-là.

J'ai été élevé dans la religion catholique, j'ai plus ou moins continué à suivre ses rites une fois adulte. Le mariage, les baptêmes, les messes de Noël en famille, celles de Pâques. Lorsque nous sommes partis vivre à l'étranger, l'accueil de la communauté catholique, en Pologne comme en Chine, a toujours été remarquable et d'une grande aide pour nous intégrer rapidement. Du coup, nous allions plus volontiers aux messes du dimanche. Laurence, qui n'avait pas reçu la même éducation religieuse que moi, a d'ailleurs, je crois, découvert une forme de spiritualité lors de ces expériences à l'étranger.

Le père Matthieu Rougé m'a écouté. Longtemps. Il a très vite accepté l'idée de célébrer une messe à la mémoire de Laurence, Hadrien et Ambre.

Je l'ai revu plusieurs fois. Il n'avait jamais un mot maladroit. Il voulait juste que je garde l'envie de vivre, de me battre, tout en préservant les meilleurs souvenirs.

Le père Rougé était disponible et m'envoyait régulièrement des textos. Je crois que c'est grâce à lui que j'ai fini par comprendre ce que voulait dire « faire son deuil ».

J'ai compris que, lorsque je pensais à mes disparus, je devais penser aux moments de joies et de bonheurs partagés, ceux qui me revenaient à l'esprit. J'avais oublié le reste. J'ai simplement eu beaucoup de chance de croiser leur chemin, de faire partie de leur vie, me disais-je.

— Je veux une messe avec plein de témoignages ; cette messe sera aussi pour notre famille, nos amis, et ils ont tous besoin de s'exprimer. Il y aura de la batterie pour Hadrien, jouée par son cousin Hippolyte, de la trompette jouée par Matthias, le filleul de Laurence, du piano pour Ambre, joué par son ancienne prof, un « Glorious rock » sur lequel Hadrien délirait au catéchisme, le Notre Père du compositeur russe Nikolaï Rimski-Korsakov, la chorale composée des amies de Laurence et des accords plaqués à la guitare, parce que j'aime ça.

Il est d'accord.

Comme deux ans plus tôt à Pékin, Anne-Sophie et les amies de Laurence sont sollicitées pour l'organisation, le choix des chants, des invitations, des fleurs, l'encadrement des photos, les lectures, les intentions de prière, la chorale, la répétition, l'endroit pour se réunir ensuite. Elles s'occupent de tout, même du traiteur. Nous avons tout conçu en un temps record. Les amis, la famille, tout le monde voulait aider, s'impliquer d'une manière ou d'une autre dans cet hommage. Faire quelque chose pour Laurence, Hadrien et Ambre leur était, à tous, important.

Seule ma belle-famille refuse d'entendre parler de cette messe. Après plus de deux ans, je ne comprends pas les raisons d'un tel blocage. Pourquoi les membres de la famille de Laurence, si proches de nous depuis toujours, freinent-ils à ce point ? Ils font bloc.

— On ne peut rien faire, on ne sait pas quoi dire, et puis l'Église, on s'en éloigne, se justifient-ils.

Le contexte était tendu. J'ai tenu bon. Pour moi, ce n'était pas négociable. J'avais besoin de cette cérémonie. J'avais besoin de parler de Laurence, Ambre et Hadrien, besoin d'entendre parler d'eux, aussi, de sentir combien ils étaient aimés et que cet amour leur soit montré, dit, joué, chanté.

8 juillet 2016, 16 heures

L’église Sainte-Marguerite du Vésinet, en banlieue ouest de Paris, est pleine à craquer. Lors de cette cérémonie, célébrée par le père Rougé, les places manquent. Plus de huit cents personnes se sont jointes à nous. La famille, les amis proches et plus lointains, beaucoup d’enfants, les copains d’Ambre et d’Hadrien, les collègues. Certains ont même fait le voyage depuis Pékin, Shanghai, Hong Kong, Bangkok, Chicago… D’autres ont modifié leur programme de vacances en France. Tous voulaient être présents.

Ce fut lumineux. Magique. À l’image de Laurence, d’Ambre et d’Hadrien. Il n’y avait pas de cercueils, juste trois superbes photos au pied desquelles chacun d’entre nous a déposé une rose.

Nous avons entendu de magnifiques témoignages, reçu de superbes preuves d’amitié, d’amour. Tout au long de la cérémonie, je me suis laissé porter. C’était dur, mais j’ai ressenti tellement de chaleur autour d’Alexandre et moi, un sourire, un clin d’œil, un baiser, une accolade, un petit mot sur eux, une larme sur leurs joues, des yeux rouges. Ils étaient tous là, tous ces gens qui nous soutiennent. Ils étaient là pour eux.

Il est venu, bien sûr. Il est venu quand même. Tout le long de la cérémonie, il est resté silencieux. Ce même beau-père qui a tenu le bras de sa fille Laurence pour la mener jusqu’à l’autel auprès de moi et donné sa bénédiction lors de notre mariage, il y a vingt-sept ans, le 10 mai 1990.

J’ai toujours beaucoup aimé et respecté cet homme. Lors de cette messe d’adieu, j’ai tenté d’accrocher son regard. Est-ce que je cherchais un sourire, une nouvelle bénédiction de sa part ? Est-ce que j’attendais de lui l’autorisation de dire au revoir à sa fille, mon épouse ? Je ne sais pas. Il est resté fermé. Tout comme sa fille Pascale, la sœur de Laurence. Elle semblait empêtrée dans sa colère. Deux de ses enfants n’étaient pas présents à la cérémonie. Ils étaient pourtant si proches des miens, bien plus que de

simples cousins. Nos enfants étaient comme des frères et sœurs. Laurence était la marraine de l'un d'eux. Aujourd'hui, je ne m'explique toujours pas leur absence.

Voilà des mois qu'on ne se parle plus avec Pascale. C'est douloureux. On n'est d'accord sur rien. La procédure civile, la procédure pénale, la cérémonie. Rien. Je n'insisterai pas davantage. Je crois l'avoir déjà écrit, chaque douleur est unique. Je respecte chacune d'elles. Il reste que certains faits et gestes font mal. Je ne comprends plus la personnalité de ma belle-sœur. Dans le même temps, j'estime infiniment la pudeur de mes beaux-parents, pris entre deux feux.

Après ce tourbillon, le vide a vite repris le soir sa place chez moi. Mon téléphone portable me signale un appel. C'est mon beau-père. Je décroche en tremblant.

— Merci Ghyslain pour cette cérémonie. On en avait tous besoin. Merci.

— Merci pour votre appel.

Nous ne nous dirons rien de plus.

Cette fois-ci, les larmes ne sont pas restées coincées très longtemps. Doucement, je les ai laissées couler. Longtemps.

Je leur ai permis de s'en aller.

Septembre 2016

Depuis quelques mois j'ai du temps à perdre. Ou plutôt, devrais-je dire, du temps à gagner. J'ai démissionné, terminé les travaux de la maison. La bonne humeur des ouvriers me manque. Pour les revoir, j'envisage de lancer la rénovation des salles de bains.

Je commence à m'habituer à cette nouvelle liberté. L'après-midi, je peux tranquillement lire les mails de la Malaysia Airlines et les rapports de l'ATSB. La nuit, je reprends contact avec les familles malaisiennes et chinoises. Je n'ai plus à mener diversion pour enquêter, ni même pour pleurer. Les cartons de ma famille, qui datent du déménagement de Pékin il y a plus de deux ans, sont toujours au sous-sol. Il en reste une centaine, remplis d'affaires personnelles. Je décide de m'y attaquer et d'en trier un par jour.

Je me replonge dans la pile de dossiers de toutes les couleurs qui s'accumulent sur mon bureau depuis bientôt trois ans. Tous liés au MH370.

À la maison, devant mon ordinateur, je trouve un mail de Nathan, l'un des NOK. Il me parle d'un certain Charitha Pattiaratchi, un océanographe rattaché à l'université d'Australie occidentale. Des mois durant, ce professeur a travaillé dans l'ombre à la modélisation géographique d'une possible dérive de morceaux d'avion en fonction des dernières positions connues du MH370 et des débris retrouvés. Nathan me parle aussi d'un aventurier américain, ancien avocat, Blaine Gibson.

Je tape sur Google le nom de « Blaine Gibson ». Qui est ce type ? Depuis quelques mois, il s'active sur les plages du Mozambique et de Madagascar à la recherche de débris. Et visiblement, il trouve.

J'aurai l'occasion de le rencontrer quelques mois plus tard, dans un hôtel situé non loin de l'aéroport d'Ivato, à Madagascar.

« Ils vont nous aider ! Appelle-moi ! On organise avec des familles chinoises et malaisiennes un truc à Madagascar, il y a peut-être d'autres

débris là-bas », m’écrit à nouveau Nathan.

Je tombe sur un article publié sur la version française du magazine en ligne *Slate*, daté du 12 septembre 2016.

> « Surnommé *“le vrai Indiana Jones”*, Gibson est un enquêteur indépendant. Ses recherches sont financées de sa propre poche. Qu’est-ce qui pourrait donc mener cet homme de cinquante-huit ans à vadrouiller pendant un an sur des îles de l’océan Indien afin de trouver des pistes d’un avion que même les autorités peinent à localiser ? »

Octobre 2016

Les conclusions concernant un débris retrouvé sur l'île Maurice sont rendues. Il s'apparente à « une partie du flanc arrière du Boeing 777, volet extérieur, provenant de l'avion de la Malaysia Airlines enregistré sous le numéro 9M-MRO (MH370) », révèle l'ATSB. « Ce débris composite provient bien du vol MH370 », annonce le vendredi 7 octobre 2016 une équipe australienne.

Depuis la découverte du premier fragment, le flaperon sur l'île de La Réunion en 2015, une véritable « chasse aux débris » s'est engagée. Un tas de petits ou grands objets ont été signalés au Mozambique, en Afrique du Sud, à Madagascar, à La Réunion, en Tanzanie, à l'île Maurice. Pour l'instant, seuls trois morceaux ont été « officiellement » identifiés comme appartenant à notre avion : le flaperon découvert sur l'île de La Réunion, un fragment d'aile retrouvé sur l'île de Pemba en Tanzanie et ce bout d'aile retrouvé sur l'île Maurice. Tout comme le flaperon, ces deux derniers débris auraient été identifiés grâce à un numéro de série les reliant à une commande de la Malaysia Airlines. Mais dans ces deux cas, aucune preuve ne nous a jamais été fournie.

Novembre 2016

Le 2 novembre 2016, un rapport de l'ATSB, reçu dans ma boîte mail, m'apprend que les dernières communications satellitaires révèlent que l'avion, selon de nouvelles simulations, aurait chuté à grande vitesse. En outre, l'aileron extérieur du fragment d'aile droite retrouvé en juin 2016 sur l'île de Pemba n'était pas en position d'atterrissage. Cela suggère que l'avion n'aurait donc pas cherché à amerrir.

J'essaie de me renseigner. Le Quai d'Orsay semble avoir lâché l'affaire. Les médias aussi. L'Australie ne me répond pas, j'ai simplement droit à leurs communiqués de presse ou mails génériques destinés aux familles.

Il y a des nuits où j'envisage de tout changer. Dans une autre vie, j'ai été un cadre sérieux pour une grosse boîte, je sais que je n'aurai pas de mal à valoriser mes compétences et mes conseils auprès d'une ONG. Et si je vendais tout ici, si je larguais ma vie de maintenant, si je partais en Afrique ou en Asie ? Cette envie m'habite un temps… Pourtant, au fond de moi, je redoute de devenir un expatrié célibataire. Pour l'avoir vécu de longues années, je sais que l'expatriation possède ses propres codes. Certains sont d'ailleurs redoutables. S'intégrer lorsqu'on est seul peut se révéler extrêmement compliqué.

J'ai un peu de temps devant moi. Rien ne presse. Pour l'instant je ne veux pas redevenir salarié à tout prix. Devoir affronter le quotidien d'une nouvelle entreprise, en accepter les règles, les contraintes, m'intégrer, faire mes preuves, avoir des supérieurs, des subordonnés, des collègues à qui je serai finalement bien obligé, un jour ou l'autre, à force d'interrogations, de chuchotements et de questions maladroites, de raconter ce que j'ai traversé et traverse encore. Je dois garder de l'espace pour continuer de suivre l'enquête. Ce temps compte, il est précieux. Voilà maintenant deux ans et demi que Laurence, Ambre et Hadrien ne sont plus là. Le monde les a oubliés.

La France a depuis été attaquée. Les traumatismes sont immenses, des familles entières ont été décimées. Janvier 2015, *Charlie Hebdo*, prise d'otages du magasin Hyper Cacher de la porte de Vincennes. 13 novembre 2015, attaque du Bataclan, du Stade de France et des terrasses de café dans Paris. Et plus tard, en 2016, ce camion fou un soir de 14-Juillet à Nice. Les juges antiterroristes sont débordés, les forces de l'ordre à bout. Les cellules de crise se multiplient.

Mon dossier est en bas de la pile tandis que le flaperon retrouvé sur l'île de La Réunion dort toujours à Balma, en Haute-Garonne.

Je suis devenu un spectateur impuissant de ce monde détraqué. Je repense aux accidents d'avion survenus depuis le 8 mars 2014. Je me souviens de ce vol MH17 de la Malaysia Airlines, reliant Amsterdam à Kuala Lumpur, victime d'un tir de missile lancé depuis la région de Donetsk, dans l'est de l'Ukraine, le 17 juillet 2014. Je clique sur les historiques de dépêches, il y a aussi ce crash d'Air Algérie : le 24 juillet 2014, le vol AH5017 reliant Ouagadougou à Alger, affrété par la compagnie Air Algérie, s'écrasait au centre du Mali. L'avion aurait été victime d'un décrochage ayant pour origine la non-activation par les pilotes du système de protection contre le givrage des moteurs. C'est la version officielle. Donc celle de Wikipedia…

Et puis ce vol 4U9525 de Germanwings. L'appareil aurait dû relier Barcelone en Espagne à Düsseldorf en Allemagne si, ce 24 mars 2015, à 9 h 41, le pilote n'avait pas choisi de se suicider, précipitant l'appareil et ses cent cinquante passagers sur les cimes des Alpes françaises, à hauteur d'une petite commune, Prads-Haute-Bléone.

Dans le silence quasi religieux de ma maison, je souffre de l'actualité.

Je découvre aux infos ces enfants qui ont perdu une mère, un père. Ces parents qui n'ont plus leur petite fille. Les hommages qui s'enchaînent. Avec eux, je revis mes propres deuils.

L'oisiveté ne me réussit pas, remuer trop d'émotions encore moins.

Sur la plateforme Internet Linkedin, je mets à jour mon profil professionnel. Je décide de proposer mes services pour quelques missions de conseil. Je pourrai ainsi gérer mon temps à ma guise, tout en travaillant. J'ai une formation d'ingénieur, vingt ans d'expérience dont plusieurs années passées à l'étranger dans la construction et les matériaux de

construction. La reprise économique semble être enfin au rendez-vous, je devrais pouvoir trouver des contrats facilement.

Entre-temps, je ressens une envie de mieux saisir l'état de ce monde. Je sais que « mon affaire » est une affaire d'État, je me dois de comprendre comment les nations collaborent sur des dossiers sensibles. Quelles sont les vraies menaces qui pèsent sur nos pays ? Comment peut-on déclassifier un dossier ? Sur Internet, je passe des heures à me documenter sur l'état de la sécurité aérienne au XXIe siècle. Quelles sont les conditions pouvant amener un État à décider d'abattre un avion en plein vol ? Quelles sont les procédures exactes ?

Cela paraît peut-être puéril, mais j'ai l'impression d'avoir vécu cinquante ans dans un monde tout rose où rien ne pouvait m'arriver. Aujourd'hui, j'ai compris que notre monde est plutôt noir et je veux aller voir cette face sombre cachée au grand public. Je veux pouvoir m'entretenir avec des gens qui m'expliquent tout ça. Des gens auxquels je n'aurai jamais accès si je me cantonne à ma vie habituelle de cadre en grande entreprise et de père de famille.

Une idée me trotte dans la tête. Elle m'anime. Je vais m'inscrire à l'Institut des hautes études de Défense nationale, l'IHEDN. Cet établissement français, dépendant du Premier ministre, offre une expertise et une sensibilisation en matière de défense. Une promotion d'une centaine de personnes par an, militaires de haut rang, hauts fonctionnaires et civils, réfléchit durant neuf mois aux menaces que notre pays doit affronter et aux stratégies de défense associées. Plusieurs personnes m'en ont parlé avec pas mal d'enthousiasme. C'est la formation idéale, peut-être aussi la pause parfaite pour se donner le temps de réfléchir entre deux boulots. Sans compter que, par ce biais, je pourrai peut-être rencontrer des responsables de haut niveau de la fonction publique civile et militaire. Je me renseigne.

Un léger problème freine quelque peu mon ardeur : les listes d'inscription sont closes. En outre, les modalités d'inscription ne sont pas tout à fait « open bar ». Les participants deviennent habilités « secret défense ». Une enquête est donc menée en amont sur chacun d'entre eux. Ça ne rigole pas. C'est le Premier ministre en poste lui-même qui valide ensuite la liste des stagiaires.

Moi qui ai toujours pesté contre l'Élysée, je vais donc être obligé de les appeler. J'ai un contact, proche du président, avec qui j'ai toujours été en

bons termes. Je l'appelle, il accepte d'appuyer ma demande de dernière minute. Je finis par recevoir un coup de fil.

— On a rajouté votre nom. Vous avez de bonnes chances d'être pris, la liste est sur le bureau du Premier ministre.

On m'explique cependant que ce n'est pas encore fait. Il y a d'abord un entretien à passer avec le directeur adjoint de la formation, ancien directeur des Renseignements généraux, ancien préfet du Nord. Je me sens comme un gosse qui attend, haletant, son acceptation dans une prestigieuse université.

Je reçois un autre coup de téléphone, légèrement moins engageant. C'est l'ex-préfet, celui qui dirige la formation. Il tient à me préciser certains détails.

— Bonjour, monsieur Wattrelos. Je vais être franc. Je n'aime pas beaucoup les « missiles » de votre genre. Les listes étaient closes, nous ne pouvons pas les bouger comme ça ! Ce n'est pas possible, tout est déjà organisé. Bon, venez mardi à 15 heures pour l'entretien.

— Je ne sais pas quoi vous dire, je suis désolé… Je serais vraiment très heureux de faire cette formation. Oui, je serai là. Merci.

Le gars bougon que j'ai eu au téléphone n'est finalement pas celui que je rencontre. C'est le même homme, bien sûr, mais notre échange l'invite à changer d'humeur. Il comprend ma détermination. J'ai été pistonné, donc je fais quand même un peu profil bas. Mais c'est un type bien, intelligent.

Il m'annonce que je suis intégré. J'ai le bon profil.

Direction Istres, la base aérienne. Là-bas, une cinquantaine de missiles air-sol de moyenne portée équipent les avions de combat. Il y a quelques mois, le 19 février 2015, le président François Hollande confirmait le chiffre de trois cents têtes nucléaires. Force aérienne, mais aussi force océanique. Avec l'équipe de stagiaires de l'IHEDN dont je fais maintenant partie, nous visitons aussi la base navale ultra-sécurisée de sous-marins nucléaires lanceurs d'engins située sur l'île Longue, en face de Brest. Parallèlement à la formation, je discute avec un général à la retraite, ancien nageur de combat. Il accepte de me parler.

— Nos sous-marins nucléaires sont basés sur l'île Longue. En principe, il y en a au moins un en mer, prêt à dégainer, personne ne connaît jamais sa position. À Istres sont basées les ogives nucléaires, prêtes à être embarquées dans des avions de combat en cas d'attaque. S'il y a un jour une menace d'avion « fantôme », donc non identifié, qui se dirige sur un de ces sites dits

« sensibles », les consignes sont très claires : on le descend. Est-ce que le MH370 s'est vraiment dirigé vers la base de Diego Garcia ? Je ne sais pas. Mais si c'est le cas, les Américains l'ont abattu. Ce sont les consignes. Ils ne le diront jamais. Vous risquez de vous casser le cerveau avec cette histoire. Parce que si c'est ce qui est vraiment arrivé, croyez-moi, personne ne parlera avant longtemps.

C'est dit.

Je continue ma formation. J'ai accès à des endroits stratégiques comme ce tunnel de deux cents mètres de long dans les monts du Lyonnais. Le siège du Commandement de la défense aérienne, le CDAOA.

Évidemment, rien de totalement confidentiel non plus, nous ne sommes que des « stagiaires » triés sur le volet, mais je comprends petit à petit comment s'organise la défense d'un pays. Le soir, j'aiguise mes nouvelles connaissances en lisant quelques forums d'experts. Les jours suivants, je discute avec des contrôleurs aériens de génie. J'ai le droit de voler dans un de ces avions Awacs de l'armée de l'air française. Je pose des questions. On me répond volontiers.

— Même si un avion coupe son transpondeur, un Awacs, avec son système de détection, est capable de continuer à le voir. Tout comme les radars militaires qui envoient des ondes. Elles rebondissent sur l'avion. Les radars le voient, mais ne peuvent pas l'identifier. Et quand bien même il n'est pas identifié tout de suite, tout est enregistré, nous pouvons reprendre les bandes ensuite, m'explique un colonel.

Je repense à l'information qui m'avait été donnée par monsieur B. ce soir du 15 mars 2014, lors de la cérémonie à Pékin, sur la présence de deux Awacs américains sur zone le 8 mars 2014. *Bonjour, Ghyslain. Voilà, il y avait deux Awacs sur zone. Des avions Awacs immatriculés aux États-Unis. Les Américains savent ce qui s'est passé, c'est tout ce que je peux te dire.*

À l'époque, j'avais rangé l'information dans un coin de ma tête.

Cela signifie-t-il vraiment que les Américains savent où est l'avion ? Si deux avions Awacs étaient effectivement présents, ils ont pu parfaitement suivre sa trajectoire. Seulement ces données sont classées sensibles. Les Américains auraient-ils pu volontairement cacher ces informations ?

Sans compter que l'espace aérien traversé par le MH370 est doté de nombreux radars militaires.

Je prends conscience chaque jour un peu plus de l'absurdité de la situation. Jusqu'à quel point le monde peut-il se faire manipuler par un petit groupe de personnes tenues au silence ?

Nous visitons la direction du Renseignement militaire, un des six services de renseignement en France. Ce sont eux qui gèrent notamment les satellites militaires. Ils pilotent nos opérations extérieures. À l'aide d'un écran projecteur, une partie de l'équipe nous explique comment se déroulent certaines missions. Sur l'écran, une image capturée par un satellite français. Il s'agit d'une maison à Raqqa, en Syrie, un évident repère de Daech. À l'époque, la ville est encore tenue par l'État islamique. Elle sera libérée l'année suivante par les forces kurdes et arabes.

J'apprendrai plus tard qu'un dernier cas pratique était prévu, consacré au MH370. Rien d'énorme j'imagine ? Je n'en saurai jamais rien. Par respect pour moi, il a été supprimé des cas à présenter ce jour-là.

11 novembre 2016

J’aimerais qu’il arrête de bouger dans tous les sens ! J’ai envie de m’asseoir juste là, en face de lui, de lui demander comment il va. Lui dire que je l’aime. Le prendre dans mes bras, le faire rire. Je sais qu’il est bien trop grand pour supporter tant d’effusions de la part de son vieux père. Alors, je me contente de le regarder, en souriant. Sans cesse en mouvement, il avance, s’active. Ce gamin est décidément bourré d’énergie. Il est en pleine santé. Mon fils a vingt-deux ans. Je suis fou d’admiration devant sa maturité, son audace. Après les épreuves qu’il a été contraint de vivre, parfois en silence, cet enfant est doté d’un immense équilibre. Alex m’impressionne.

Sans le savoir, il m’enseigne la véritable intelligence de la vie. Il est un réconciliateur, un de ces humains qui donnent envie de se battre, avec raison et discernement. Il s’émancipe, dirige sa vie avec agilité et fermeté. Je suis fier de l’homme qu’Alexandre est devenu.

J’ouvre une nouvelle fois le réfrigérateur, tout est là. Je suis passé un peu plus tôt chez Carrefour. J’ai essayé d’acheter tout ce qu’il aimait. Du petit déjeuner au dîner. Je sais que pour ça, je ne suis pas aussi doué que sa maman. J’ai quand même appris à être un petit homme d’intérieur. Courses, cuisine, ménage, lessive, repassage, jardin, c’est à moi de tout organiser maintenant. J’ai développé le syndrome du parent au foyer : ranger, nettoyer. On fait des trucs toute la journée, on n’arrête pas ; et puis, le soir, personne ne voit jamais ce que l’on a fait !

Entre deux stages, Alexandre est là pour le week-end. J’aime ça. Il en a besoin aussi, de ces moments pour nous deux. Mais je ne peux pas m’empêcher de penser que ce jeune adulte a autre chose à faire que de passer autant de week-ends avec son père.

Le portail est ouvert, j’aperçois les enfants du voisin qui pédalent à toute blinde dans notre allée. Ils m’amusent. Pendant qu’Alex range ses affaires,

un bip me prévient d’un message sur mon téléphone portable. C’est Nathan. Il m’envoie un texto via le compte secret WhatsApp des NOK. Ça m’intrigue, ça faisait longtemps qu’il ne s’en était pas servi.

« Faut qu’on parle, t’es dispo ? Comme je te disais il y a quelques semaines, avec Voice370 on est en contact depuis quelque temps avec cet océanographe d’une université en Australie et ce Blaine Gibson qui veut nous aider. Des modélisations de courants ont été faites. Ça montre que les recherches ne sont pas positionnées au bon endroit depuis le début. »

Nathan a raison, les débris doivent se trouver à Madagascar. Il faut que l’on aille voir sur place. Sensibiliser les populations et les médias sur place, il y a des milliers de kilomètres de plage où il faut chercher. Personne ne l’a encore fait. Nathan me repose la question.

« Tu serais partant pour un voyage à Madagascar ? Grace, Tang, Ng, Jiang Hui et Baishan sont des nôtres. Ce serait bien que tu viennes. Et puis, aucun d’entre nous ne parle français. Pour communiquer, à Madagascar, ta présence est utile. Je t’envoie un mail.

— Je te confirme ça. Mais oui, oui, OK ! »

Je suis partant. Je pense à mon fils qui vient de poser son sac dans l’entrée. Je lui dois des réponses. Si des réponses existent à Madagascar, je veux aller à Madagascar.

Il se pourrait bien que d’autres fragments se soient échoués sur les rivages de cette île. Pour le professeur océanographe Pattiaratchi, il n’y a pas de doute : la zone est compatible avec ses calculs.

Madagascar, 2 décembre 2016

C’est ainsi que le 2 décembre à midi, je me retrouve dans un avion d’Air France, direction l’aéroport international d’Antananarivo-Ivato.

Onze heures de vol, j’ai le temps de méditer. Il y a un an, pour mener cette enquête, je m’envolais vers Singapour avant d’enchaîner avec Kuala Lumpur puis Hong Kong. Aujourd’hui, tandis que je suis de nouveau dans un avion, cela fait mille jours que le MH370 a disparu. Mille jours qu’ils ne sont plus là.

Toujours cette chaleur moite qui m’attend à l’arrivée. La cohue. Les files d’attente, les tampons sur les passeports. Le centre-ville d’Antananarivo n’est qu’à quelques kilomètres de l’aéroport. Une conférence de presse y est prévue le lendemain. Pour le moment, il est préférable de ne pas s’y rendre. Les routes sont mauvaises et le trajet peut facilement durer deux heures. Je pose mes valises dans un petit hôtel, point de rassemblement des familles. Nous sommes sept proches, sept NOK, à avoir fait le voyage. Des Malaisiens, des Chinois, Blaine Gibson et moi. Je suis le dernier arrivé.

Dans le grand escalier qui mène à la réception, je le reconnais immédiatement. Blaine Gibson, celui dont tout le monde me parle depuis quelques semaines. C’est bien lui. Avec son chapeau Fedora sur la tête, sa chemise beige défraîchie, il ressemble au personnage d’Indiana Jones. On s’y croirait.

En mars 2016, au Mozambique, Blaine a trouvé un premier débris, non authentifié, mais la découverte a été extrêmement bien relayée par la presse anglo-saxonne. Le 6 juin de la même année, alors qu’il était accompagné par une équipe de « Complément d’enquête », magazine français diffusé sur France 2, il faisait en direct, sur une plage de l’île de Nosy Boraha, à Madagascar, la découverte d’un curieux matériau composite, et ce dès la première journée de recherche. De nombreuses familles le voient comme un héros. Lorsqu’il se rend en Australie pour rapporter les débris qu’il a

trouvés, il est aussitôt reçu par le ministre des Transports. Pour un homme qui dit vouloir rester dans l'ombre, il est bien souvent sur le devant de la scène.

Ce gars est un peu débraillé, sa peau est tannée, sa sacoche déborde de cartes géographiques. Gibson ne se départit jamais de son humour, ni de ce chapeau décidément bien vissé sur sa tête, et encore moins de son téléphone portable toujours à portée de main. Aux journalistes qui l'ont déjà largement interrogé, il explique volontiers son choix de vie. « Le 8 mars 2014, j'étais dans la maison de ma mère qui venait de décéder, je faisais les cartons la télé allumée et j'ai été envahi par les nouvelles du MH370, j'ai pensé que je devais faire quelque chose. Quand le premier morceau du MH370 a été retrouvé sur l'île de La Réunion en août 2015, j'ai su que l'avion s'était écrasé dans l'océan Indien, au sud de l'équateur. Depuis, j'ai décidé de chercher sans relâche. On a essayé de me décrédibiliser, de m'intimider, j'ai même été menacé de mort, mais je continue », raconte l'homme d'affaires reconverti en chasseur de débris.

Parmi ces débris retrouvés par Blaine, beaucoup sont en attente d'expertise. On se doute déjà que tous ne peuvent correspondre à celui d'un Boeing 777. L'océan rejette chaque jour de troublants déchets dont de nombreux morceaux composites avec une structure en nid d'abeille pouvant laisser croire qu'ils proviennent d'un avion long-courrier. Mais qu'importe si ce n'est pas le cas, peut-être aideront-ils à faire la lumière sur d'autres affaires ? Des crashs de petits avions, des naufrages… Et puis, dans le lot il y en aura forcément qui appartiendront au Boeing 777-200 de la Malaysia Airlines, immatriculé 9M-MRO. Blaine en est certain, l'une des clés de l'énigme se trouve parmi ces pièces qui désormais s'échouent par ici. À la fin de l'année 2017, il déclarera aux médias australiens avoir découvert une vingtaine de débris.

À Madagascar, il est bientôt minuit. L'ambiance est un peu surréaliste, à la fois animée, concentrée et tourmentée. Les proches de familles chinoises restent dans leur coin, taiseux, ils observent, chuchotent. Grace Subathirai, la fille de Nathan, dont la mère Anne Daisy était dans l'avion, s'active pour terminer les derniers préparatifs de la conférence de presse. J'ai l'impression que l'hôtel nous appartient. C'est étrange, je ne vois aucun autre client. Sur sa chaise à bascule installée sur le perron, le patron veille, à moitié endormi, sur ces nouveaux hôtes d'un genre particulier. Il a

visiblement été briefé. Ce qui se dit ici ne devra pas en sortir. Certains échanges doivent demeurer confidentiels. Malgré tout, dans mon périple, j'ai cette fois-ci accepté la présence de deux équipes de journalistes français. Une équipe avec un cameraman et un rédacteur télé free-lance, et une autre du magazine *Paris Match*. Je peux difficilement continuer de me heurter seul à l'indicible, m'agacer parce que personne ne s'intéresse à notre histoire, et, dans le même temps, refuser la présence de journalistes.

Avant de monter me reposer, je commande une bouteille d'eau. Assis près de la table basse du salon de la réception, Blaine semble concentré. Je n'ai pas encore eu l'occasion de lui parler. Il vient d'étaler une carte de Madagascar. Il m'invite à le rejoindre. Je m'avance. Son ton est familier, il s'adresse à moi comme si nous nous connaissions depuis toujours.

— Tu vois, Ghyslain, ici, il y a Riake Beach, c'est sur l'île Sainte-Marie, c'est au nord de Tamatave, me dit-il tout en posant son doigt sur la carte. Une équipe va s'y rendre après la conférence de presse. J'irai avec eux, je pense après-demain, avec ceux qui veulent. Je dois d'abord remettre les débris que j'ai trouvés aux représentants de la Malaisie. Une autre équipe se rendra à Nosy Be.

Je connais bien cette île côtière, située dans le canal du Mozambique. Il y a trente ans, j'ai fait là-bas un voyage avec Laurence. L'endroit est idyllique.

— Regarde les cartes, reprend Blaine, les calculs des océanographes indiquent de possibles débris à venir dans ces zones.

Il déplie d'un coup sur toute la table ses cartes flanquées d'une centaine de petits points blancs, issus des calculs de dérive du professeur océanographe Pattiaratchi.

— Ghyslain, les points blancs représentent les potentiels débris à venir sur ces côtes de l'ouest de l'océan.

Sur la carte, je pointe à mon tour la ville de Tamatave. La cité portuaire située à l'est de Madagascar fait en effet partie de la zone de recherche des débris. La ville quelque peu délabrée, peu touristique, est aussi nettement moins polluée par les complexes hôteliers. Elle est essentiellement peuplée de marins-pêcheurs aguerris, plus à même de relayer les objets venant s'échouer sur leurs plages.

Grâce au Quai d'Orsay, j'ai réussi à m'organiser pour disposer de quelques contacts. L'ambassade de France m'a confié les coordonnées des consuls à Madagascar qui me seront d'une grande aide. J'aurai ainsi accès

aux associations locales et à l’ensemble des médias. Je veux aller à Tamatave.

Le lendemain, la conférence de presse que je redoutais se passe finalement plutôt bien. Les médias locaux ont répondu à l’appel. Je dois dire que le collectif Voice370 s’est parfaitement préparé. Flyers, badges « Search MH370 », tout est prévu. Y compris le mode d’emploi traduit en français à destination de la population malgache. Pêcheurs, écoliers, vacanciers, toute personne susceptible de croiser un débris sur les plages du pays est mise à contribution. Le but est de les sensibiliser afin qu’un morceau de carlingue ne se retrouve pas dans une décharge, fondu pour recyclage ou utilisé comme matériau pour colmater un bout de toit.

« Retrouver le MH370 est essentiel, non seulement pour découvrir ce qui est advenu à nos proches, mais aussi pour que quelque chose de similaire ne se reproduise pas. Toute aide apportée est appréciée et constitue un pas vers la résolution de ce mystère. Si vous trouvez un débris, notez la date et l’heure, prenez-le en photo, notez ses dimensions si vous le pouvez. Ne surtout pas enlever les coquillages ou crustacés qui l’entourent. (L’analyse de ces anatifes accrochés à l’objet est précieuse, elle permet de dater bien des choses.) Ne pas nettoyer le débris. L’envelopper dans du papier-bulle. Le déposer au commissariat de police le plus proche. Vous êtes susceptible de recevoir une récompense. »

Il est près de 23 heures. Je dois partir tôt le lendemain pour Tamatave. Je m’apprête à aller me coucher quand débarque un certain monsieur Khan. Je me ravise et le suis. Accompagné du consul de Malaisie, il avance en tenant fermement son attaché-case. Il n’est pas recommandé de s’attarder en salutations, encore moins de lui poser trop de questions. Monsieur Khan fait partie de l’équipe malaisienne d’investigation qui enquête officiellement. Comment Blaine s’est-il donc débrouillé pour que l’enquêteur malaisien se déplace jusqu’ici ? Je n’étais même pas au courant !

Autour d’une table située dans un coin de l’immense salle à manger sont disposés deux des six débris rejetés par l’océan, découverts un peu plus tôt par Gibson lui-même. Une espèce de cérémonie quasi religieuse s’improvise autour de cette malheureuse table basse et ces deux débris, pour l’heure non expertisés. Seules les familles sont autorisées à s’entretenir avec l’enquêteur Khan. J’en fais partie. La scène est irréelle. Petit à petit, la lumière des plafonniers se réduit, le personnel doit fermer boutique. Le

patron s’est endormi sur sa chaise à bascule. Il est minuit. Les lumières s’éteignent. Les deux derniers salariés du bar doivent s’en aller. Ils acceptent de nous attendre.

On est là, sept proches, autour de ces pseudo-débris, dans cette salle à manger sans lumière, réunis autour de l’enquêteur malaisien. Je regarde ce monsieur Khan, longtemps j’observe ses gestes, son costume. Sa cravate est de travers.

Lui, l’enquêteur en chef malaisien du vol MH370. Il est là, devant moi, presque trois ans plus tard, au fin fond du réfectoire d’un improbable hôtel de Madagascar. J’ai envie de lui hurler ce que je vis depuis près de trois ans. Les familles malaisiennes et chinoises se taisent, elles n’en pensent pas moins. Par pudeur, on se tait tous.

C’est irréel. Pourtant, je ne retiendrai pas grand-chose de cet « échange ». Monsieur Khan ne répond pas à nos questions. Il est simplement là pour récupérer les débris de Blaine dans le but de les faire analyser en Malaisie. Demain, il doit s’envoler pour l’Afrique du Sud. Monsieur Khan est pressé.

Une fois allongé sur mon lit, je cogite. Beaucoup trop, une fois de plus. On est en décembre, sous la moustiquaire j’ai si chaud. La climatisation ne fonctionne pas. Insomnie. Ma chambre donne sur une petite terrasse. Dans ces climats tropicaux, j’aime écouter le bruit du vent chaud, mêlé à celui des oiseaux de nuit. Sur mon téléphone, je consulte mes mails. Je ne devrais peut-être pas. D’abord parce que la lumière blanche de l’écran dans la nuit m’agresse, ensuite parce qu’une personne, sous une adresse anonyme, m’invite à me méfier d’un individu présent cette nuit dans l’hôtel.

Voilà, ça recommence. Dès que je me déplace dans un endroit de ce monde pour mener ma propre enquête, je reçois un de ces mails ou SMS étranges qui m’incitent à me méfier des gens que je rencontre. Quelqu’un me suit ? Ça vient d’où ? Je ne dois plus y penser, je vais devenir fou. Je ferme l’application mails. Sur mon smartphone, je bloque la géolocalisation.

Les jours suivants, l’équipe de Blaine se rend à Sainte-Marie. J’apprends par SMS qu’ils viennent de trouver un nouveau débris, photo à l’appui. Je suis à peine surpris.

À Tamatave, je rencontre le maire, des associations, des pêcheurs, de simples habitants. Ils sont concernés, attentifs. Pour ma part, je ne trouverai sur les plages de Tamatave aucune espèce de débris. Je n’ai croisé que des

pneus, des bouteilles en plastique, des tas de cannettes, des morceaux de verre et de vieux cordages.

L'équipe partie à Nosy Be ne trouvera rien non plus. Les débris ne s'échouent décidément qu'en présence de Blaine Gibson.

Je rentre néanmoins satisfait de ce voyage. Notre campagne de sensibilisation fait son chemin. Des associations citoyennes, des groupes de pêcheurs se sont engagés à relayer notre message jusqu'aux villages reculés. Tandis que les familles malaisiennes et chinoises s'envolent vers l'île Maurice pour porter le même combat, je retourne en France, prêt à continuer de me battre, notamment sur le plan judiciaire. À l'aéroport, j'achète les journaux locaux ; ils parlent tous de nous, souvent en première page. Notre campagne de communication fonctionne.

Cette « chasse aux débris », menée par quelques familles, par Voice370 et Blaine Gibson, à cinq mille kilomètres du lieu officiel des recherches, fera quand même un peu de bruit. À l'instar du professeur Pattiaratchi, plusieurs océanographes livreront à leur tour leurs conclusions de projections de dérive en fonction des courants marins.

Le 20 décembre 2016, l'Australie finit par admettre qu'après tant de débris découverts dans cette zone du sud-ouest de l'océan Indien, les recherches devraient probablement s'orienter vers un nouveau secteur de vingt-cinq mille kilomètres carrés, plus au nord. Ce ne sera pourtant pas le cas. « On ne peut pas baser une opération sur des suppositions », se justifieront-ils…

Moins d'un mois plus tard, le 17 janvier 2016 exactement, la suspension des recherches sera officiellement annoncée.

C'est complètement incohérent.

Concrètement, après s'être entêtés pendant plus de deux ans à chercher au mauvais endroit, on a le sentiment que les gouvernements australien, malaisien et chinois baissent les bras. Comme s'ils nous disaient : « Nous avons fait tout ce qui était possible, nous n'avons pas trouvé, maintenant débrouillez-vous. »

Étrangement, c'est à cette époque que la justice française semble avoir envie de reprendre un peu la main sur cette affaire.

Les trois juges qui instruisent notre dossier travaillent d'arrache-pied. Une enquête est en cours sur tous les passagers du vol MH370. De son côté, la gendarmerie de l'air effectue un gros boulot d'analyse. Des Iraniens avec de faux passeports sont mis hors de cause, les gars sont issus d'une filière

de migration connue, une filière venant d'Allemagne. OK, sauf que, dans le dossier, la photo des deux types est trafiquée. Il y avait également à bord vingt ingénieurs d'une même entreprise : Freescale. Ces ingénieurs, douze Malaisiens et huit Chinois, étaient spécialisés dans la fabrication de microprocesseurs destinés à être utilisés dans la Défense et les systèmes de radars militaires. Sur Internet, ces vingt personnes vont donner lieu à des théories insensées, comme celle d'un détournement afin de les kidnapper et d'en soutirer quelques découvertes technologiques avancées.

Ça part dans tous les sens.

Mars 2017

Bientôt trois ans. Le 8 mars 2017 approche. Cet « anniversaire » est chaque année un peu plus difficile. Je me rends à Kuala Lumpur pour participer à la commémoration. Il y a des panneaux géants, les photos de nos proches, beaucoup de discours et de poignées de main. C'est chaleureux, certes, mais sans grand intérêt pour la suite de l'enquête. Des lettres individuelles ont été remises quelques jours plus tôt au ministre des Transports malaisien Liow Tiong Lai, le suppliant d'initier une reprise des recherches. Le jour de la commémoration, ce même ministre nous reçoit pour nous exprimer son soutien, sa volonté de reprendre les recherches. Il accepte d'intervenir sur notre estrade installée dans le square Publika, au cœur de Kuala Lumpur.

Beaucoup de discours, peu de réponses. J'ai quand même été content de retrouver Grace, Nathan, Danica, Nk, Naren et tant d'autres NOK que je ne connaissais pas de visu. Nous sommes tous si différents, mais bien ensemble. Nous avons aimé nous retrouver.

À mon retour, j'essaie de décrocher une entrevue avec François Hollande. Le président doit effectuer un déplacement officiel en Malaisie dans à peine quinze jours. Je sais que l'objectif principal de son voyage est la vente de Rafales, mais j'aimerais que le sujet du MH370 soit abordé.

À force de coups de téléphone, je suis finalement reçu le 9 mars par sa conseillère juridique accompagnée d'un conseiller diplomatique. Je demande à la France d'appuyer la reprise des recherches et de financer à hauteur de deux pour cent, un ratio correspondant au nombre de passagers français présents dans l'avion. La somme n'est pas énorme, cela représente 1 million d'euros, pourtant aucun financement ne sera débloqué.

Lors de son déplacement en Malaisie, le 28 mars, François Hollande n'a pas pris la peine d'aborder le sujet avec son homologue. J'en aurai la confirmation par un contact au Quai d'Orsay.

Pourquoi y ai-je cru ?

Août 2017

« Ghyslain, regarde le site Internet du *Guardian*, un article révèle que l'Australie annonce avoir obtenu récemment de la France quatre clichés capturés deux semaines après la disparition de l'avion par un de nos satellites militaires. »

Je suis au sous-sol lorsque je reçois ce SMS de la part d'un ami. Je suis en train de trier les cartons de Laurence, Ambre et Hadrien. Je m'étais dit que j'en ouvrirais un par jour, mais jusqu'ici je n'avais jamais réussi à rassembler suffisamment de force pour déballer les affaires si personnelles de chacun. Ce soir, j'ai enfin trouvé le courage. Ça ne va pas durer, alors je m'active. Je suis obligé de faire des tris complètement insensés. Chaque objet, chaque vêtement me renvoie à un pan de ma vie. Cette robe que Laurence portait lors de cette sublime soirée d'été il y a quatre ans, ses bijoux, ce sac qu'Ambre adorait, ses petits « doudous » qu'elle mordillait la nuit, les baskets d'Hadrien qui salissaient l'entrée, ses affiches de rugby, et puis toutes ces photos et albums qui remplissent des cartons entiers.

Demain matin, j'ai prévu de déposer une grande partie de ces affaires chez Emmaüs.

Je remonte, j'ouvre mon ordinateur.

> Deux agences gouvernementales australiennes, Geoscience Australia et le CSIRO (l'Organisation fédérale pour la recherche scientifique et industrielle) ont analysé des images prises par un satellite militaire français. Les quatre images ont été fournies le 2 mars dernier mais révélées en août. Selon le rapport, les objets détectés flottants ne sont pas éparpillés. […] Les résultats semblent confirmer que l'avion s'est probablement écrasé plus au nord.

Le rapport fournit également des coordonnées précises. Latitude de 35,6 degrés sud, longitude de 98,8 degrés. Elles correspondent à cette zone plus au nord, celle qui a régulièrement été désignée par les océanographes, et plus tard par l'ATSB.

Celle qui n'a justement jamais été fouillée.

L’ATSB appelle à la prudence. Sur les forums, les enquêteurs amateurs s’emballent de nouveau.

Le site Internet de CNN apporte de son côté quelques précisions.

> Les photos ont été prises par l’armée française au-dessus de l’océan Indien le 23 mars 2014. L’ATSB aurait négocié avec le ministère de la Défense pour obtenir des images haute résolution. Elles ont été prises par le satellite français Pleiades.

Je ne pourrai pas vérifier si les images haute résolution ont effectivement été savamment négociées.

Pourquoi sortir ces images trois ans après ?

L’Australie commence à être critiquée sur la gestion de cette crise, les dépenses sont faramineuses. Avait-elle besoin d’une nouvelle information à communiquer ? Pourquoi la France n’a-t-elle pas sorti ces photos plus tôt ?

Mardi 3 octobre 2017

440 pages. 1 046 jours de recherches. Le rapport final sur la disparition du Boeing 777-200ER de la Malaysia Airlines transmis aujourd'hui par le Bureau australien de la sécurité des transports est aussi lourd que léger. Je n'ai pas encore pu trouver le temps de le lire dans sa totalité. Je compte le prendre. J'en lis de nombreux résumés, essentiellement sur les sites consacrés à l'aéronautique. Ce sont les plus sérieux.

Les conclusions de ce rapport semblent aberrantes.

Après avoir détaillé l'historique du vol, le rapport salue les « efforts extraordinaires de centaines de personnes impliquées dans les recherches, partout dans le monde […] Les recherches en surface d'abord, sous-marines ensuite, constituent la plus grande opération de ce genre dans l'histoire de l'aviation […] Les raisons ne pourront être établies avec certitude que lorsque l'avion sera trouvé. […] Il est presque inconcevable et certainement inacceptable pour la société et à l'ère de l'aviation moderne […] qu'un important vol commercial disparaisse, sans que personne ne sache avec certitude ce que les personnes à bord sont devenues. »

Est-il utile de rappeler qu'une zone plus au nord, désignée par de nombreux scientifiques et experts, n'a toujours pas été fouillée ? Cette histoire n'a aucun sens. Le rapport a le mérite de préciser certaines données, comme l'heure exacte du dernier échange, la poursuite du vol MH370 pendant six heures après la perte de communication. À l'appui, ces simili-preuves que sont les sept « handshakes » ou « poignées de main » entre l'avion et les satellites d'Inmarsat. Encore faut-il que les données soient exactes. Rien ou presque dans ce rapport n'est vraiment nouveau. Excepté un détail. Enfin, ce n'est pas vraiment nouveau mais au moins c'est publiquement confirmé : le signal provenant du téléphone mobile du copilote a bien été capté par une tour de télécommunications à Penang, juste

avant que l'avion ne disparaisse des radars militaires. Aucune tentative de communication n'a pour autant été enregistrée.

1 046 jours à chercher au mauvais endroit. Pour la modique somme de près de 200 millions de dollars australiens. L'équivalent de 159 millions d'euros. Le chiffre officieux se situant en réalité dans une marge bien plus haute.

Un point me rassure. Des recommandations sont observées par l'ATSB afin d'améliorer à l'avenir le suivi des vols. Je me ravise, c'est un formidable document de travail sur lequel ont dû plancher durant des mois des centaines d'ingénieurs. J'en ai conscience. Je m'insurge davantage en lisant les conclusions à base de faux *mea culpa*. Du style « pardon, c'est fini, on n'a pas réussi, on est vraiment désolé », alors même qu'une zone plus au nord n'a toujours pas été inspectée ! « MH370 : Aveu d'échec » peut-on lire sur les gros titres de presse qui s'étalent chez mon kiosquier.

On croirait presque entendre « faute avouée à moitié pardonnée ».

J'ai envie de leur crier : « Hé, ho, les gars ! Ça fait des mois qu'on vous dit de chercher plus au nord. Vous êtes sourds ? »

Une nouvelle levée de fonds s'organise. Le collectif Voice370 lance un appel aux dons pour financer la reprise des recherches dans cette zone encore non explorée. L'objectif est de récolter 14 millions d'euros. L'opération ne fonctionne pas, elle coûte trop cher, il nous faut aller chercher de nouveaux alliés.

Des entreprises privées proposent leur aide. Une entreprise américaine, Ocean Infinity, spécialisée dans les recherches sous-marines, a déjà proposé à la Malaisie d'effectuer de nouvelles recherches à ses frais. Et de n'être rémunérée que sur les résultats, donc seulement s'ils trouvent l'avion : « *no find, no fee* ». Pour le gouvernement malaisien, l'offre est intéressante. Deux autres sociétés sont également sur les rangs : Fugro, une entreprise néerlandaise, ainsi qu'une boîte malaisienne dont l'identité n'a pas été dévoilée. Comme attendu, c'est l'entreprise Ocean Infinity, basée au Texas, qui est choisie par la Malaisie. Il aura fallu six mois de palabres pour conclure le contrat. Leur navire, le *Seabed Constructor*, équipé de plusieurs sous-marins, est arrivé fin janvier 2018 sur la nouvelle zone de recherche située plus au nord.

Plusieurs océanographes sont d'accord sur cette zone à explorer. Tandis que les experts, eux, s'accordent enfin à dire que c'est une action volontaire qui a précipité l'avion vers l'inconnu.

Les recherches reprennent, les interrogations aussi. Je peine à croire qu'une entreprise américaine accepte de mettre à disposition bateaux, sous-marins « dernier cri », sonars et sondes océanographiques ultra-performantes, dans le seul but de trouver une épave. Qui plus est, en prenant le risque de ne pas être payée. Saurait-elle déjà où se trouve le MH370 ? Ou peut-être compte-t-elle rentrer dans ses frais grâce à la gigantesque opération de communication que va générer le déploiement d'une telle flotte ?

Quelque chose m'échappe.

Janvier 2018

J’ai fini par arriver à les trier, ces cartons au sous-sol. Il m’a fallu lâcher prise. J’ai sincèrement essayé, mais les deux premières tentatives ont échoué. La troisième fut la bonne. J’ai mis des sacs de vêtements dans le coffre de ma voiture. Ceux d’Ambre, ceux d’Hadrien et ceux de Laurence. Je me gare devant un container Emmaüs. J’ai peur qu’on me regarde. Je ne sais pas pourquoi, mais j’ai peur qu’on me juge. D’un coup, j’ai si mal. J’ai envie de vomir ces trois années de souffrance. J’étouffe. Ma gorge est enflée. Je respire mal. Une partie de la vie de mes disparus est là, dans mon coffre et sur la banquette arrière. Ma tension ralentit, je respire de nouveau. La voie est libre. Personne ne me regarde. Je confie les sacs. Je ne les jette pas. Je les dépose délicatement. Leurs affaires serviront à d’autres familles, à d’autres enfants.

Laurence, Ambre et Hadrien auraient aimé ça.

Dans la voiture, j’attends un peu avant de redémarrer.

Je regarde mon portable et jette un œil à mes derniers mails.

Je sais ce qui est arrivé à votre avion, contactez-moi à cette adresse.

L’adresse est anonyme. C’est un pseudo.

Depuis le 8 mars 2014, j’ai des doutes, d’infimes certitudes et surtout des millions de questions. Dans ma quête, j’ai rencontré l’improbable, pénétré un monde irréel, peuplé de manipulateurs, de désinformateurs, de fous, d’égoïstes. Je souhaite leur rappeler que je n’ai jamais été dupe, et que je ne pardonne pas tout.

Je regarde de nouveau ce mail :

Je sais ce qui est arrivé à votre avion, contactez-moi à cette adresse.

Je ne répondrai pas.

Ceux qui savent ne m’envoient pas de mail.

Ils s’endorment chaque soir en essayant d’oublier les secrets qu’ils portent.

Je ne les connais pas, tandis qu’eux me connaissent. À la télévision, ils ont vu mon visage, entendu mes appels.

Ceux qui savent ont l’obligation de se taire.

C’est ainsi.

Je suis convaincu que le MH370 a été abattu, par une entité ou un État qui est aujourd’hui dans l’impossibilité de le reconnaître.

Je pense à eux. Ils vivent dans ce monde sachant que le Boeing 777-200ER Vol MH-370 immatriculé 9M-MRO ne s’est jamais volatilisé.

Peut-être même que certains d’entre eux ont décidé de lire mon livre ?

Seront-ils tentés de démarrer leur lecture par ces dernières lignes ?

Pour comprendre, je leur propose de se rendre à la première page.

Je les invite à lire ce livre en mémoire de Laurence, Hadrien, et Ambre. Ainsi que pour les deux cent trente-six autres passagers du vol MH370. Pour eux, mais aussi pour leurs proches.

Aujourd’hui, je leur demande de ne plus se taire.

Mon combat demeure, tandis que la haine s’en est doucement allée. J’ai accepté l’inacceptable. La seule chose qui compte à présent, c’est de comprendre pourquoi Laurence, Hadrien et Ambre nous ont été retirés.

Mon combat n’est pas terminé.

Il ne fait que commencer.

Cette épreuve ne m’a pas abattu. Elle m’a au contraire légué cette intense détermination, mêlée à une immense envie de vivre. Je me reconstruis, je suis de nouveau capable d’aimer. Les lumières de Noël ne me font plus peur, celles de l’été non plus. Chaque jour, je découvre de nouvelles joies. J’ai la sensation d’avoir l’énergie et la ténacité de Laurence, la folie et la créativité d’Ambre, la joie de vivre et l’humour d’Hadrien. J’ai l’amour de mon fils, de mes parents, de ma sœur, l’amitié de tant d’amis.

Pour découvrir la vérité, je ne suis pas seul.

Ce combat, je suis maintenant sûr de le gagner.

BIBLIOGRAPHIE

Florence de Changy, *Le Vol MH370 n'a pas disparu : La plus grande énigme de l'histoire de l'aviation civile*, Éditions les Arènes, 2016.
Gilles Diharce, *Le mystère du vol MH370 : Autopsie d'une disparition*, Éditions JPO, 2017.
Jean-Marc Garot et Michel Delarche, *Le Détournement du MH370 : Pourquoi faut-il chercher l'épave… ailleurs*, Éditions Librinoa, 2016.
Richard Quest, *The Vanishing of Flight MH370 : The True Story of the Hunt for the Missing Malaysian Plane*, Berkley, 2016.

REMERCIEMENTS

Je me suis longtemps interrogé quant à la manière de remplir cette page un peu à part. Il m’est très vite apparu que pour la rédiger le mieux possible, ce ne serait pas une page, mais bien plusieurs dizaines de pages. Vous êtes nombreux à m’avoir tenu la main, de près ou de loin, au milieu de la pire épreuve qu’il soit possible de traverser pour un père et mari. Il y a ma famille bien sûr, mon cercle rapproché d’amis de Pologne, de Pékin, de Paris, des collègues, des journalistes, mon éditeur, ou de simples connaissances. Il y a aussi certains anonymes qui, sans le savoir, sont arrivés grâce à leurs mots à me rappeler dans de sombres moments que tout au fond, là, bien enfoui sous la douleur, il me restait un peu de lumière, et pas mal d’énergie à consacrer à la recherche de la vérité. Il y a, enfin, toutes ces familles qui vivent les mêmes drames.

Comment tous vous remercier ? Si je n’ai pas toujours su ou pu vous montrer sur l’instant ma reconnaissance, sachez que toutes ces mains sur mon épaule, ces coups de fil, ces mots, ces sourires, ces infimes gestes de bienveillance, ces petits ou grands services de la vie de tous les jours, ces repas préparés avec amour, ces invitations, ces fleurs ou paniers-repas devant ma porte d’entrée m’ont aidé à traverser plus paisiblement ces temps difficiles et m’ont donné la force de vivre. Jamais je n’aurais dû avoir à écrire ce livre. La réalité en a décidé autrement. Et c’est bien vous qui m’avez aidé à la traverser. Vous avez su créer une immense chaîne de solidarité. Grâce à vous, je suis debout. En vie. Déterminé.

Merci de votre soutien.

Flammarion